

# 日本経済の成長戦略

## — アジア版ニューデール構想 —

新潟経営大学 教 授 蛸名 保彦

### 《目 次》

#### はじめに

#### 1. 日本の潜在成長力

- 1-1. 需要不足問題
  - 1-2. 潜在成長力問題
  - 1-3. 成長力引き上げの可能性
    - 1-3-1. 内需関連分野
    - 1-3-2. 環境・新エネルギー分野
    - 1-3-3. 潜在成長力と需給ギャップ
- (注)

#### 2. 中国の潜在成長力

- 2-1. 岐路を迎えた経済成長
  - 2-2. 潜在成長力
  - 2-3. 地域開発と経済成長
    - 2-3-1. 地域開発問題
    - 2-3-2. 西部大開発
    - 2-3-3. 中部振興
    - 2-3-4. 東北振興
- (注)

#### 3. 中国における「ボーダレス成長」の課題

- 3-1. 対東南アジア諸国・対インド物流ネットワーク
    - 3-1-1. 中国 — ベトナム間
    - 3-1-2. 「北緯23度アジア新経済帯」
    - 3-1-3. 中国 — ASEAN諸国間
    - 3-1-4. 中国を巻き込んだASEAN諸国 — インド間
    - 3-1-5. 中国 — インド間
  - 3-2. 対北東アジア諸国物流ネットワーク
    - 3-2-1. 「ランドブリッジ」構想
      - ① シベリア鉄道経由構想
      - ② 中国大陸横断鉄道活用構想
    - 3-2-2. 「現代版シルクロード」構想
    - 3-2-3. CLB (China Land Bridge) と東北振興
- (注)

#### 日本の成長戦略 — 結びに代えて

(注)

#### はじめに

いわゆる経済危機に関して、一部には「底入れ」から「回復」軌道へと向かい始めたとする楽観論が散見される。だが、ここで問題にしなければならないのは、そもそも今回の「危機」を単なる景気循環論だけで捉

えていいのかということである。それならば、それはことさら「危機」とするには当たらないということになる。単なる不況として扱えばすむからだ。だが果たしてそれで良いのか。

われわれがそれを敢えて「危機」と呼ぶのは、その背景に世界経済の構造変化とくに地政学的な構造変化が横たわっており、従ってそれは、そうした変化によっ

て惹起された先進資本主義諸国なかんずくアメリカ資本主義の後退 — もう少しハッキリ云えば20世紀型「市場資本主義」の典型としてのアメリカ資本主義の後退 — に起因する世界経済の混乱に他ならない、と捉えているからだ。

だとすれば、内需拡大論も当然のことながら、単なる景気拡大政策としてではなく、世界経済の構造変化 — とりわけ先進資本主義国から新興国への経済的パワーのシフトという地政学的な変化 — への対応という中長期的な観点から捉えられるべきだということになる。しかもこうした中長期的な課題は最早対岸の出来事として捉えるのではなく、われわれ自身の問題として捉えなければならないのである。日本企業の利益構造には既にそうした変化が色濃く反映され始めているからだ。例えば、2009年3月期に日本企業が稼いだ営業利益のうち、アジア地域の比率は36.1%と過去最高を記録している<sup>(注1)</sup>。日本企業の収益構造は既に対アジア関係抜きには成り立たなくなっているのである。

日本経済にとっても、いま求められているのはそうした意味での「構造的内需拡大」論である。では、日本経済にとって「構造的内需拡大」<sup>(注2)</sup>とは一体何か。それは一言で云えば、上述の文脈からも明らかなように、「アジア版ニューデール」である。この点の考察が本稿の目的である。その場合、取り上げるべき課題は、(1)供給サイドから見た潜在成長力を新イノベーション論（環境・新エネルギー開発、次世代自動車開発や医療・介護などの成長効果）との関連で再評価すること、(2)さらに需要サイドから見た日本経済の潜在成長力を、国内市場論（個人消費、民間投資及び政府投資など）のみならず海外市場論とりわけアジア市場論との関連で再定義すること、(3)日本経済の成長戦略をアジアにおける地政学的発展（中国における物流ネットワークの産業地政学的展開、インドシナ半島における「経済回路」構想さらには北東アジアにおけるランドブリッジ構想など）との関連性で意義づけること、などである。

(注 1) 2009年3月期における日本企業の営業利益は、前期に対して日本国内が82%減の2兆3,160億円、欧州が96%減の1997億円、米州が1,352億円の営業赤字に転落するなかで、アジア州の営業利益は1兆7,280億円と28%減に止まった。その結果、2009年3月期に日本企業が稼いだ営業利益のうち、アジア地域の比率は36.1%と過去最高を記録したのである。

(注 2) ここで「内需」という言葉が改めて問題となる。アジアとの関係で云えば、より本質的には、「需要のボーダレス化」ないしは「需要のシームレス化」 — すなわち域内共同市場論 — を問題にしなければならない。だがここでは、そうした本質論に関わっている余裕がない。（興味のある向きは、拙稿「アジアにおける内外連動型市場と広域地方経済圏 — 『関越クラスター』構想と新潟県の課題 —」[<はじめに>《p.4~11》および<第V章 広域連携型関越クラスター構想と新潟県の課題>《p.54~79》]新潟経営大学・地域活性化研究所・研究プロジェクトⅡ<2009年度>《Discussion Paper No.2》を参照されたい。）そこで、ここではとり取りあえず、「構造的内需拡大」論に関しては、単に短期の「景気循環論的需要拡大」論としてではなく、中長期の「構造論的需要拡大」論として使うという点に意味があるとしておこう。（「構造的内需拡大」論の詳細については、これまた拙稿「構造的内需拡大論の提唱」[<社>生活経済政策研究所『生活経済政策』No.146] p.3を参照のこと。）

## 1. 日本の潜在成長力

われわれはまず、日本の潜在成長力引き上げの可能性について検討しておかなければならない。

### 1-1. 需要不足問題

内閣府によれば、日本の需給ギャップは2009年に入っても大幅に拡大している。すなわち「需給ギャップ（需要 — 供給）」は、1～3月期にはマイナス8.5%、4～6月期にはマイナス7.4%、7～9月期にはマイナス6.7%と依然として大幅なマイナスを記録している（図表 I-1参照）。その規模は、金額に換算すると、年45兆円程度（2009年4～6月期）～35兆円程度（同7～9月期）に達していると推計されるところである<sup>(注1)</sup>。その規模は日本のGDPの凡そ1割に相当するが、そのことはギャップ解消が容易ではなく<sup>(注2)</sup>、従って日本経済が景気回復軌道に乗るのもまた容易で

はないであろうということを示唆している。

さて、問題は日本の需給ギャップ拡大が単にこうした短期的な問題だけに止まっている訳ではないという点だ。良く観ると、90年代初頭のパブル崩壊以降基調的に需要不足傾向を続けてきたのである（図表 I-1 参照）。では何故こうした傾向が生じたのか。この点を突き止めるために、日本の潜在成長率の推移を確かめておかなければならないであろう。図表 I-2 は、1984 年から 2005 年にかけての日本の潜在成長率の推移を観たものである。一見して判るように、日本の潜在成長率は 91 年をピークにして大幅に低下してきており、2000 年代には 1 % 台そこそこに止まっている。こうした潜在成長率の低下傾向と上記の需要不足傾向とを重

ね合わせると、両者はほぼ同一の軌道を辿っていることが判明する。

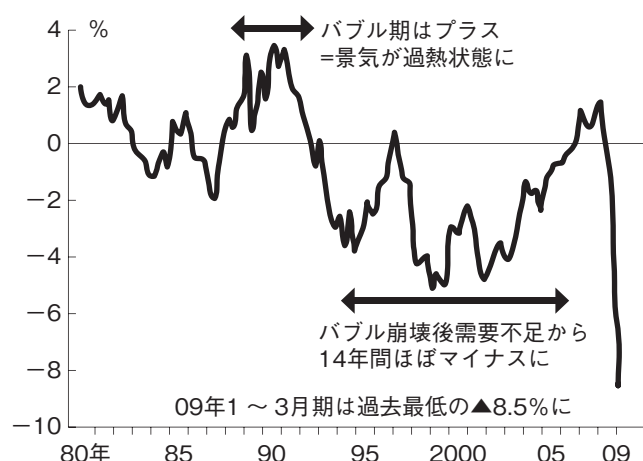
## 1-2. 潜在成長力問題

そこでわれわれは、日本の潜在成長力は何故低下したのかという問題に逢着する。コブ・ダグラス型生産関数によれば、潜在成長力とは、生産要素（資本、労働）の投入量およびそれらが生み出す生産効率を意味する全要素生産性（TFP<sup>(注3)</sup>）によって決定される訳だから、その構成要素は労働投入量、資本投入量及び TEP からなるということになる。そうした観点に基づいて、日本の潜在成長力の推移を観てみると、労働時間の減少、就業者数の低下、資本ストックの伸び率鈍化そして TFP の低下によってもたらされたことが明らかとなる（図表 I-2 参照）。

要するに、日本の潜在成長力低下は、とくに 90 年代以降、人口減少とくに少子高齢化を背景とした生産年齢人口（15～64 歳）の減少を基本的な要因としているが、それだけではなく、それを補うための資本増強が十分行われなかったために、生産性の上昇によって人口減要因をカバーすることが出来なかったからでもある。そのことは、日本の場合、成長力引き上げが決して容易ではないということを示唆しているのである。

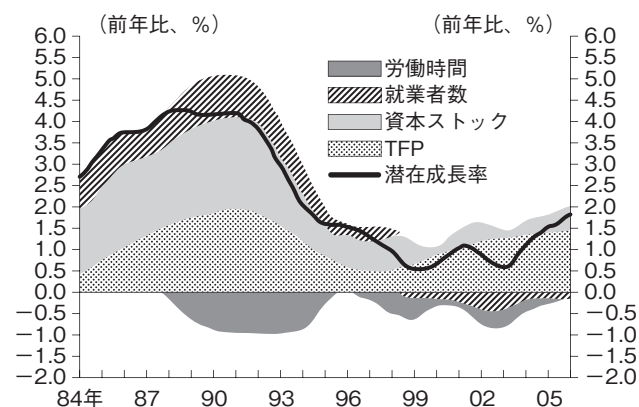
では今後の日本の潜在成長力の予測についてはどうか。この点に関して、経済産業省はかなり楽観的な見通しを出している。要するに、五つの主要分野につい

図表 I-1 需給ギャップ（日本）



（出所）日本経済新聞2009年6月2日より。

図表 I-2 潜在成長率（日本）



（出所）日銀レビュー（2006年5月）p.8 [URL] より。

図表 I-3 「新経済成長戦略」の主要政策の経済成長への寄与度（概算）（日本）

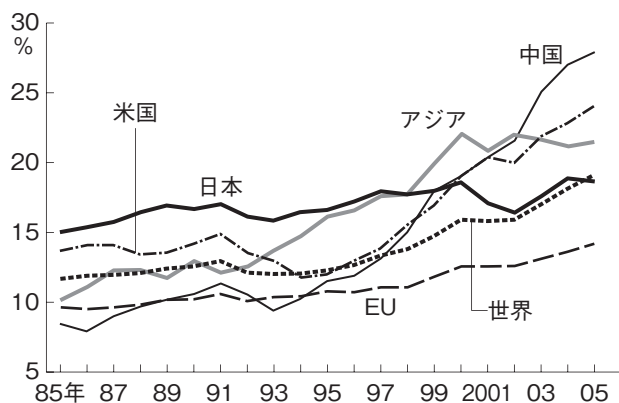
施策分野	・サービス	0.4%程度
	・IT	0.4%程度
	・技術	0.2%程度
	・人財	0.4%程度
	・国際産業戦略（GNIベース）	0.3%程度
	・安定的な金融・財政政策	0.2%程度

※マクロの実質成長率は、趨勢的な生産性上昇、構造的な成長率低下要因等をベースにした上で、政策効果を積み上げている。上記の数字は「追加的な政策効果」のみを表記しているが、「IT」や「技術」は趨勢的な生産性上昇に相当程度の寄与があると考えられる。

※施策相互間の重複や相乗効果があるため単純に加算することはできない。※経済成長率への効果は間接的な効果が加わるため、上記の数字よりも大きくなる。

（出所）経済産業省『新経済成長戦略』（平成18年6月）p.310 [URL] より。

図表 I-4 製造業に占めるハイテク産業の割合



(注) 売上高ベースでのシェア。ハイテク製造業は航空・宇宙、医療、電子計算機、通信、科学機器。

全米科学財団データより富士通総研経済研究所作成

(出所) 根津利三郎「創意いかに制度設計柱に」(日本経済新聞2009年4月14日)より。

での「政策」—すなわち政府が掲げる「新経済成長戦略」の主要政策—が2015年までに実施されるならば(図表 I-3参照)、TFPの伸び率が1.3%程度に引き上げられる結果<sup>(注4)</sup>、潜在成長率の底上げが可能になり、2015年までの日本の実質GDP年平均成長率2.2%以上が可能になるとしている<sup>(注5)</sup>。

しかしながら問題は、産業構造の変化にどのように対応するのかという点である。そのことに的確な回答を用意できないのであれば、経済産業省のTFP上昇論は楽観的に過ぎるということになる。この点に関しては、日本の場合、産業構造の変化に対して必ずしも的確に対応し得ていないと云わざるを得ない。要するに成熟した製造業が依然として中心をなしており、国際的な高度化・ハイテク化の波に大きく立ち後れているのである。例えば製造業に占めるハイテク産業の割合を観てみると、日本は既に中国のみならず今や中国以外のアジア諸国にも大きく引き離され、その後塵を拝している(図表 I-4参照)。しかもこの場合のハイテク産業とは航空・宇宙、医療、電子計算機、通信・科学機器から成り立っている(同上参照)ということが重要である。この分野は後述する日本の新成長戦略にとって不可欠な新産業群でもあるからだ。従って、こうした点を考慮すれば、「ハイテク産業」における日本の後退が如何に深刻であるかが容易に理解されよう。かくして、日本がこうした傾向を今後も辿るなら

ば、経済産業省のTFP引き上げ戦略、さらにそれに依拠した新成長戦略もまたその実現性が乏しくなるばかりであり、単なる「夢物語」に終わりがかねないのである。

### 1-3. 成長力引き上げの可能性

では日本の場合、潜在成長力引き上げの可能性は果たしてあるのか。あるとすればは何処にあるのか。この点を最後に点検しておこう。その可能性は二つの分野にある。一つは「内需」関連分野であり、いまひとつは「環境・新エネルギー」分野である<sup>(注6)</sup>。

#### 1-3-1. 内需関連分野

前者から検討してみよう。まず医療・看護そして介護の現状を取り上げてみる。これらの分野は日本にとって今後最も重要な課題である高齢化社会と深く結びついているからだ。いわゆる社会的ニーズ論である。まずわれわれは、これらの分野における雇用者が大幅に増加しつつあるということに注目しなければならない。医療・看護に係わる主要7種類の仕事に従事する従業者は2000年から2006年にかけて約10%増加しており、また介護に係わる従業者も同期間に倍増している。因みに、この期間、日本の雇用者全体は1%減少しているのである。

医療・看護、介護が有する経済効果も無視できない。まず生産についてチェックしておこう。医療・看護の生産誘発係数は4.2635(2004年)を記録しており、介護のそれは4.2332(同上)であった。他方、公共事業の生産誘発係数は4.1149(同上)であり、全産業では4.0671(同上)に過ぎなかったのである。さらに雇用拡大効果も重要である。追加需要1億円当たりの雇用創出効果を観てみると、介護は公共事業の2倍である(図表 I-5参照)。

さらに、医療・看護、介護の潜在的な成長性も重要である。例えば、政府は介護従事者を現在の130万人から2020年には220万人に増加させようと目論んでいるとされる<sup>(注7)</sup>。また経済産業省は新成長戦略として、「健康・福祉サービス」の雇用者の規模を現在の496万人から2015年には552万人に拡大し、さらに「育児支



援サービス」を同じく50万人から54万人に増やすという計画を立てている（図表 I-6参照）。

### 1-3-2. 環境・新エネルギー分野

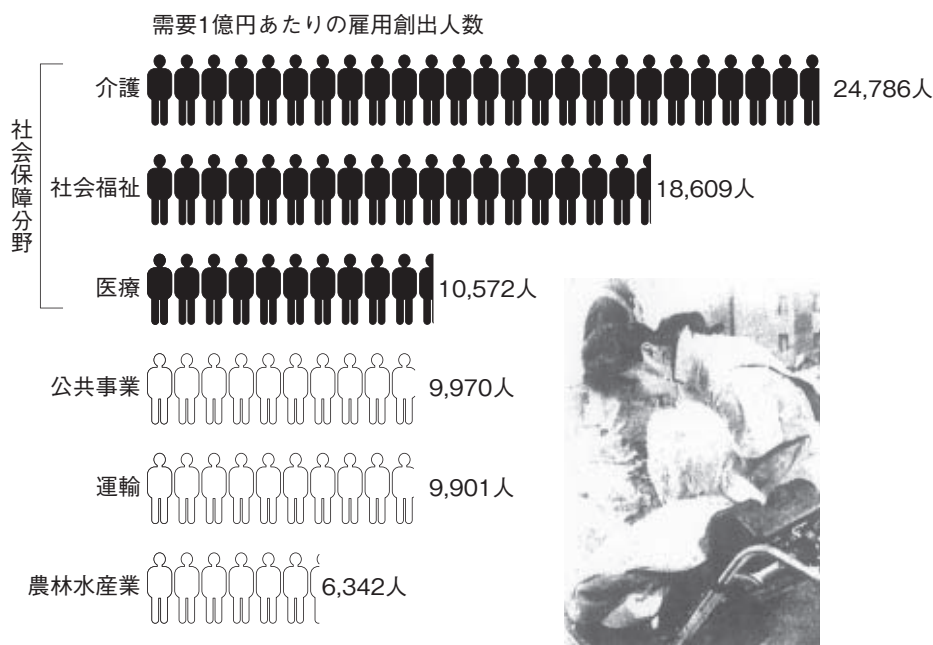
次にわれわれは、環境・新エネルギー産業の成長性にも注目しておかなければならない。とくに太陽光発電、風力発電そして地熱発電などからなるいわゆる自然エネルギー（再生可能エネルギー）の発展が重要である。再生可能エネルギーは、日本の場合、現状では送電力供給量の僅か0.7%を占めているに過ぎないのであるが（図表 I-7-[1]参照）、その発展性が注目されているからだ。例えばIEA（国際エネルギー機構）によれば、日本の場合、太陽光発電および風力発電を使った電力発電の規模は2030年には2006年の実績に対して5倍に拡大するものと予測している（図表 I-7-[2]参照）。

こうした自然エネルギーの増加がもたらす経済・雇用効果もまた無視できない。経済産業省の試算によれば、太陽光発電により創出される従業員数は現在の12,000人から2020年には110,000人に達するとされており、経済効果も同じく10倍になり10兆円に達するとされている<sup>(注8)</sup>。

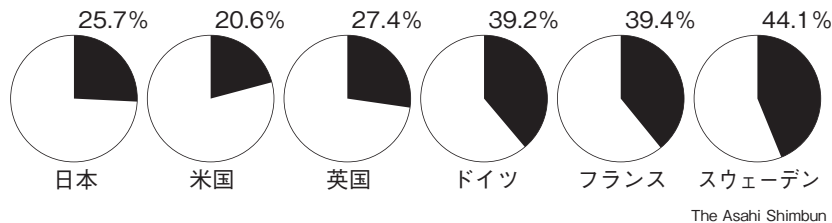
### 1-3-3. 潜在成長力と需給ギャップ

かくして、上記二つの分野においては潜在成長力を引き上げる可能性が存在しているのであるが、その場合、それに見合った市場拡大の必要性もまた発生するのは云うまでもないことだ。例えば経済産業省の試算によれば、「潜在的新産業群」が必要とする市場規模は現在の9兆3,000億円から2015年には25兆9,000億円に拡大し、「重点サービス分野」<sup>(注9)</sup> もまた同じく294兆

図表 I-5 社会保障と他の産業の雇用創出効果の比較（日本）



国民所得に占める社会保障費の割合



（厚生労働省調べ）  
（出所）朝日新聞 2009年4月19日より。

図表 I-6 潜在的新産業群・重点サービス分野の将来展望（日本）

<潜在的新産業群>

	市場規模（実勢値：兆円）	
	直近実績	2015年（推計値）
新世代自動車（注1）	0.1	8.2
次世代知能ロボット（注2）（注3）	0.5	3.1
先進医療機器・医療技術（がん克服等）（注4）	8.7	11.8
次世代環境航空機（注3）（注5）	NA	2.8

<重点サービス分野>

	市場規模（実績値：兆円）		雇用規模（万人）	
	直近実績	2015年（推計値）	直近実績	2015年（推計値）
健康・福祉サービス（注6）	51.8	66.4	496	552
観光・集客サービス	24.5	30.7	475	513
コンテンツ（注3）	13.6	18.7	185	200
育児支援サービス	3.1	3.9	50	54
ビジネス支援サービス	75.0	93.9	630	681
流通・物流サービス	126.5	150.7	1447	1458

（注1）新世代自動車はハイブリッド自動車と燃料電池車の合計。

（注2）産業用ロボット及び生活、医療・福祉、公共分野の次世代ロボットを合計した値。

（注3）次世代知能ロボット、次世代環境航空機、コンテンツについては、海外市場も含めた数値。

（注4）がん対策以外の医療機器・医療技術を含む。

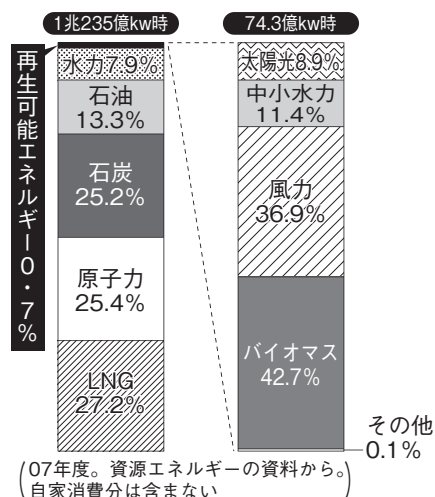
（注5）推計値は販売開始から2015年にかけての総額。航空機・エンジンの生産額（1.6兆）のほか、社会全体への波及効果も含む。

（注6）保育は福祉の一つであるが、本報告書においては「育児支援サービス」に含めている。

（出所）経済産業省『新経済成長戦略』（平成18年6月）p.314 [URL] より。

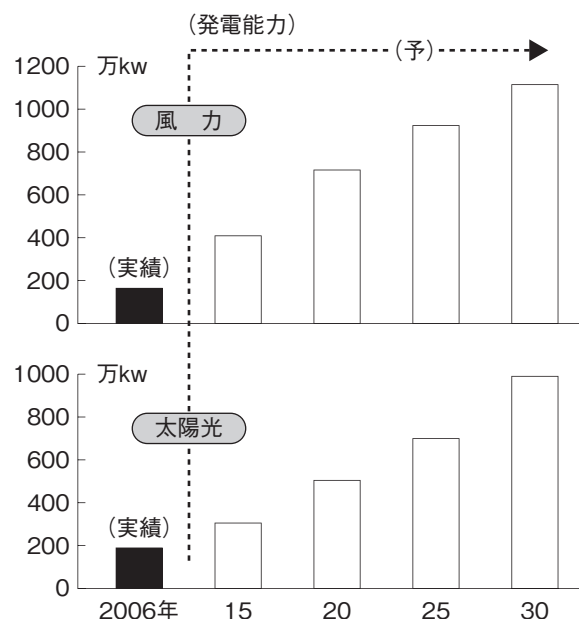
図表 I-7 太陽光発電の開発状況

[1] 日本の発電量に占める太陽光発電の割合



（出所）朝日新聞 2008年10月10日より。

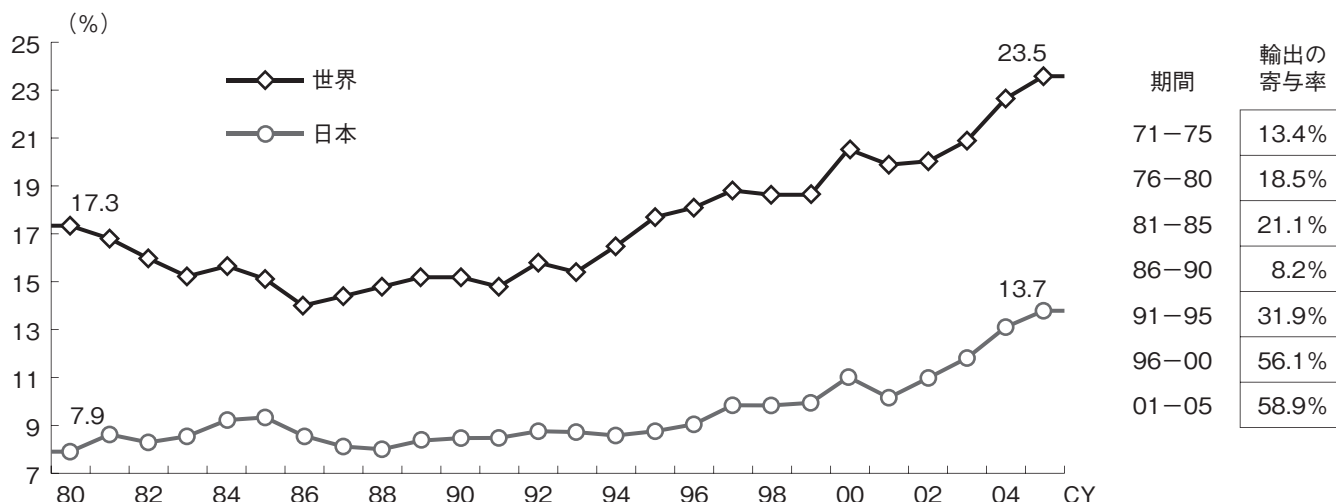
[2] 国内エネルギー市場規模（日本）



（注）IEA（国際エネルギー機関）予測

（出所）日本経済新聞 2009年3月4日より。

図表 I-8 貿易額（輸出）の対GDP比率及び日本のGDP成長率への輸出の寄与率



(備考) WTO statistics database、内閣府「国民経済計算」により作成。

輸出の寄与率は当該期間における平均値。

(出所) 日本政策投資銀行「貿易からみた経済のグローバル化」p.1 [URL] より。

5,000億円から364兆3,000億円へと拡大するものと見込まれている（図表 I-6参照）。

従って、供給力の増加に伴い必要となる市場拡大をどこに求めるのか、という問題が次の課題となる。もしこうした課題を解決できないのであれば、上述した90年代における需給ギャップすなわち需要不足は今後さらに拡大しかねないのである。

云うまでもなく、そのうちの一部は「内需拡大」によって充たされるであろう。しかしながらその全てを内需によって充たすことは困難である。例えば90年代の需要不足時代においてすら輸出の対GDP比率は10%前後の比率を占めており（図表 I-8参照）、況や需給ギャップが急増した最近年においてはその比率は15%前後に達しているのである<sup>(注10)</sup>。

要するに、潜在成長力引き上げによる新成長戦略にとって、内需とともに外需の必要性は決して後退したり弱まったりはしていないということである。

では外需を何処に求めるのか。それはアジアでありとくに中国である。次にこの点を検討してみよう。

(注 1) 日本経済新聞2009年6月2日および朝日新聞2009年12月1日より。

(注 2) 例えばJPモルガン証券チーフエコノミストの菅野雅明氏は、日本の潜在成長率を1%とすると、実際の成長率が2%で推移したとしても、8.5%の需給ギャップ解消のためには、8年以上の歳月を要する、と試算されている（日本経済新聞2009年6月7日より）。

(注 3) TFP (Total Factor Productivity) には、技術革新、労働・資本の質的向上および経営の効率性向上等が含まれる。

(注 4) 経済産業省『新経済成長戦略』（平成18年6月）p.309 [URL] より。

(注 5) 同上 p.307 [URL] より。

(注 6) この部分（第I章第3節[1]・[2]）は拙稿「『New economic order in the age of the “post crises” and Japanese economy — The emerging market in the Asia and Japanese local industries —』Niigata University of Management『Journal of Niigata University of Management』No.16 (scheduled) による。

(注 7) 朝日新聞 2009年4月10日参照。

(注 8) 朝日新聞 2009年3月19日より。

(注 9) 経済産業省によれば、(イ)国民の安全・安心への対応、(ロ)地域の需要減退に対応した域外・国外からの需要の獲得、の二点が「重点サービス分野」とされているようだ（経済産業省『新経済成長戦略』（2008年版）p.132～133参照）。

(注10) 例えば、日本の輸出の対GDP比率の推移をみると、2000年 10.3%、2001年 9.8%、2002年 10.8%、2003年 11.4%、2004年 12.4%、2005年 13.6%、2006年 15.2%、2007年 16.5%、2008年 14.3%（速報値）である（日本銀行統計より）。なお輸出のGDP成長寄与率の推移は、図表 I-8の通りである。

## 2. 中国の潜在成長力

### 2-1. 岐路を迎えた経済成長

中国の経済成長は今岐路に立たされている。一つは「経済危機」の影響による経済成長の鈍化であり、今ひとつは中国自体の構造変化に伴う経済発展路線の変質である。

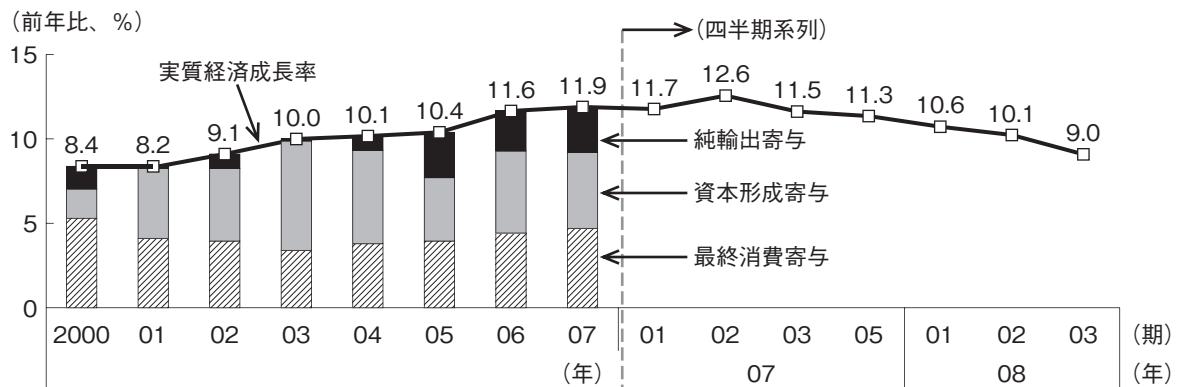
前者から観ておこう。中国がこれまで輸出主導経済成長を遂げてきたということは、経済成長に対する需要項目別寄与度を一瞥すれば容易に理解されよう。資本形成、最終消費に次いで純輸出が経済成長に大きく

貢献しているのである（図表Ⅱ-1参照）。輸出を取り上げれば、その規模は既に2007年に対GDP比36.0%を占めている<sup>(注1)</sup>。その輸出が2008年後半以降急減した以上（図表Ⅱ-2参照）、経済成長が鈍化するのはある意味では当然のことであった<sup>(注2)</sup>。

とくに輸出依存度の大きい沿海地方が蒙った影響は深刻である。例えば上海市の2009年1～3月期の経済成長率（対前年同期比）は3.1%、広東省は同じく5.8%へと大幅に鈍下している。

しかしながらこうした「経済危機」による輸出減という短期的な成長屈折もさることながら、中国の潜在的な成長力を重視するわれわれの立場から観れば、む

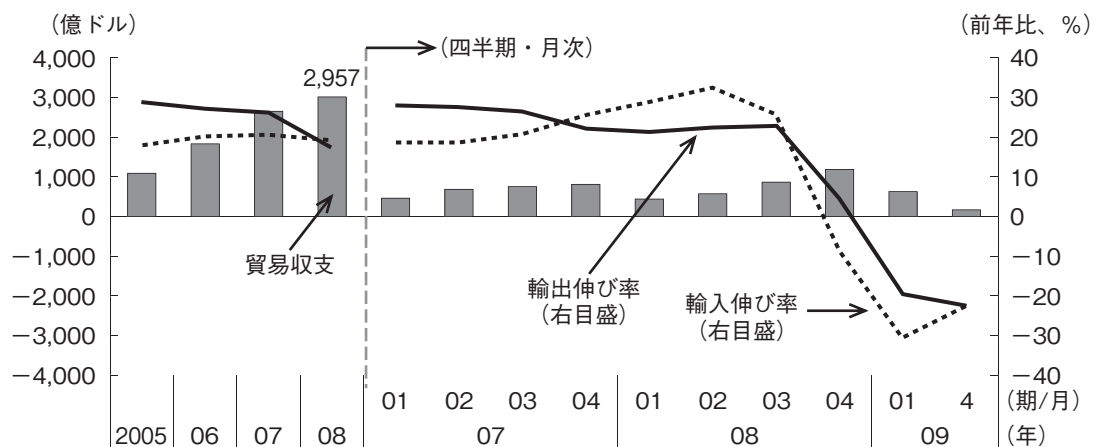
図表Ⅱ-1 中国：実質経済成長率と需要項目別寄与度



(備考) 中国国家统计局より作成。

(出所) 内閣府『世界経済の潮流 ― 世界金融危機と今後の世界経済 ―』[2008Ⅱ] (2008年12月) [URL] より。

図表Ⅱ-2 貿易収支と輸出入の伸び (中国)

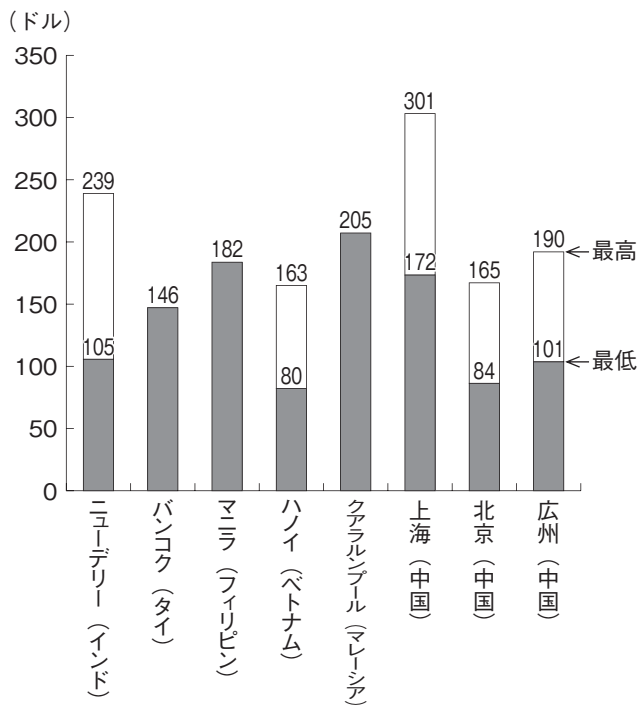


(備考) 中国海関総署より作成。

(出所) 内閣府『世界経済の潮流 ― 世界金融・経済危機の現況 ―』[2009年Ⅰ] (2009年6月) [URL] より。

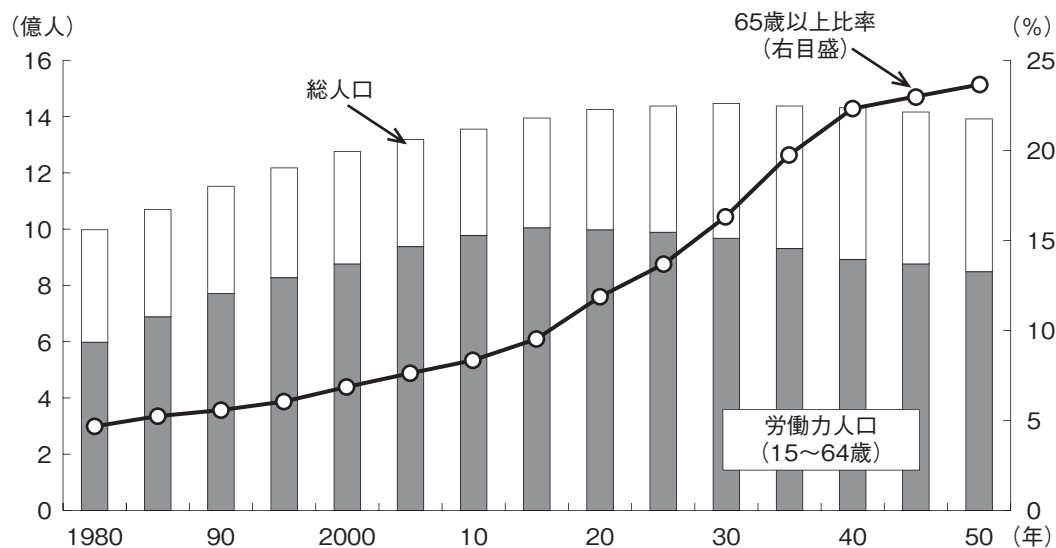


図表Ⅱ-3 各国賃金比較（ワーカー〔一般工職〕）



(備考) 1. 日本貿易振興会「海外情報ファイル」より作成。  
 2. 調査時期は2006年11月。  
 3. ワーカー（一般工職）の月額賃金。  
 4. 図中の「最高」及び「最低」は、各々企業へのヒアリング調査の回答より得られた賃金の最高額、最低額を示したものの。  
 (出所) 内閣府『世界経済の潮流 ― 高成長が続く中国経済の現状と展望 ―』[2006年秋] (2008年11月) p.82 [URL] より。

図表Ⅱ-4 将来人口の見通し（中国）



(備考) 国際連合 “World Population Prospects: The 2004 Revision” より作成。  
 (出所) 内閣府『世界経済の潮流 ― 高成長が続く中国経済の現状と展望 ―』[2006年秋] (2008年11月) p.87 [URL] より。

図表Ⅱ-5 第11次5か年計画期間における経済社会発展の主な目標（中国）

	指 標	2005年	2010年	年平均変化率、変化幅	属性
経 済 成 長	GDP（兆元）	18.2	26.1	7.5%	○
	1人当たりGDP（元）	13,985	19,270	6.6%	○
経 済 構 造	付加価値に占めるサービス業比率（%）	40.3	43.3	3.0	○
	就業に占めるサービス業比率（%）	31.3	35.3	4.0	○
	研究開発費のGDP比（%）	1.3	2.0	0.7	○
	都市化率（%）	43.0	47.0	4.0	○
人 口	全国総人口（万人）	130,756	136,000	8.0%以下	◎
資 源	エネルギー単位消費量の低下（%）	—	—	20	◎
	単位工業付加価値当たり使用水量の低下（%）	—	—	30	◎
	農業灌漑用水有効利用係数	0.45	0.50	0.05	○
	工業固体廃棄物総合利用率（%）	55.8	60.0	4.2	○
環 境	耕地保有量（億ha）	1.22	1.20	▲0.30%以上	◎
	主要汚染物質排出総量減少	—	—	10.0%	◎
	森林被覆率（%）	18.2	20.0	1.8%	◎
公 共 サ ー ビ ス ・ 人 民 生 活	国民平均教育年数（年）	8.5	9.0	0.5	○
	都市基本年金保険カバー人数（億人）	1.74	2.23	5.10%	◎
	新型の農村合作医療カバー率（%）	23.5	80.0以上	56.5以上	◎
	5年間の都市部就業増加数（万人）	—	—	4,500	○
	5年間の農業労働力移転（万人）	—	—	4,500	○
	都市登録失業率（%）	4.2	5.0以下	0.8以下	○
	都市住民1人当たり可処分所得（元）	10,493	13,390	5.0%	○
	農民1人当たり純収入（元）	3,255	4,150	5.0%	○

（備考）1. 「国民経済・社会発展第11次5か年规划纲要」より作成。

2. 属性について

○は、「所期性」目標。市場を通じて達成が図られる目標。

◎は、「拘束性」目標。法律に基づき管理が強化され、必ず実現しなければならない目標。

3. GDP及び都市収入は2005年価格。

4. イタリック部分は5年間の累積値。

5. 主要汚染物質は二酸化硫黄（SO<sub>2</sub>）及び化学的酸素要求量（COD）。

（出所）内閣府『世界経済の潮流 ― 高成長が続く中国経済の現状と展望 ―』[2006年秋]（2006年11月）p.81 [URL] より。

しる重要なことは国内の経済社会構造の変化に伴う成長力の変容である。

この点は中国政府自身も認識しており、経済成長に伴う歪みやひずみ是正の必要性を強調するとともに、中国の今後の経済発展の前に立ちはだかる可能性として次の諸点を強調している<sup>（注3）</sup>。すなわち、これまでの輸出主導経済成長を支えてきた豊富な労働力に変化が表れているが、その背景には、(イ)一つには地域や職種によっては労働需給の逼迫がみられ、とくに上海や広州といった沿海部の成長地域においては労働コストの優位性が失われつつあること（図表Ⅱ-3参照）、(ロ)中長期的には2015年ごろから労働力人口（15～64歳人口）が減少に転じるものと予測されていること（図表Ⅱ-4参照）— という構造変化が横たわっているとしている。だとすれば、中国企業の競争力が低下するとともに、中国経済の成長力鈍化もまた否めないというこ

とになるろう。

そこで政府は、経済成長に伴う歪みやひずみ是正と引きわけ地域間格差の是正とともに、産業構造の高度化による「質的发展」を掲げ、「第11次5か年計画」（2006年から2010年にかけての経済社会発展計画）においてもそうした方向を鮮明に打ち出しているのである（図表Ⅱ-5参照）。

## 2-2. 潜在成長力

では中国の潜在成長力をどのように評価すればよいのか。まず人口問題の影響は過小評価されるべきではないであろう。図表Ⅱ-4からも明らかなように、中国の15～64歳人口が2015年ごろをピークにして減少に転じるとされている。だとすれば、中国は経済発展の比較的早い時期に高齢化社会に移行することになる。そこで中国は人口減少とともに人口構造の変化という二

つの面で成長低下要因を抱え込むことになり、その点では成長鈍化は避けたいと観ておかなければならないであろう<sup>(注4)</sup>。

二つには、高齢化社会への移行によって、貯蓄率が低下し、資本蓄積の源泉が縮小するおそれがあることだ。中国の貯蓄率は現在のところ国際的にみても高く<sup>(注5)</sup>、その意味では現在の旺盛な投資はこうした高貯蓄によって支えられていると云えよう。逆に云えば、高齢化社会への移行はこうした高投資に対する制約要因でもあるということを見落としてはならないであろう。

そこで最後に、TEPの伸び如何が中国の潜在成長力を左右することになるのだが、その場合、先にも観たように産業構造の高度化が重要な役割を果たすことは云うまでもない。だが問題は、中国政府が、“産業構造の高度化”は経済の「質的發展」に結びつかなければならないとしている点である。つまりこれからは、成長の「量」だけではなく成長の「質」も求められているという訳だ。従って、新しい経済発展路線は「成長の質」をも考慮したものでなければならないということになる。産業構造の高度化も、こうした文脈の下で理解することによって初めて意味を持つということだ。

他方中国政府は、新経済発展路線の中では地域開発・発展のあり方が極めて重要な意味を持つとしている。ということは、地域格差の解消が「質的發展」の重要な要素の一つになっているということを示唆しているのである。

そこでわれわれは、以上の問題意識 — 中国では“成長戦略”が“地域戦略”という性格を色濃く帯び始めているという問題意識 — を抱きながら、中国における地域開発と経済成長との関係について以下で検証してみることにしよう。

## 2-3. 地域開発と経済成長

### 2-3-1. 地域開発問題

中国の経済成長を観察した場合、われわれはまず上述した中国版高成長が著しいアンバランスとくに地域間アンバランスを内包しているということに気付く。

一つは人口構成と経済成長率との間の格差拡大であり、もう一つは国際分業の面での地域間格差である。

前者についてはどうか。まず人口構成比の高い地域すなわち中部や西部がGDP構成比では低い地位に甘んじており、逆に人口構成比では低い地域すなわち長江デルタや珠江デルタさらには環渤海地域が高いGDP構成比を占めている（図表Ⅱ-6-[1]参照）。その結果、各地域の一人当たりGDPの推移を観てみると、中部・西部地域と珠江デルタ・環渤海地域との間にあった格差はますます拡大している（図表Ⅱ-6-[2]参照）。

後者の国際分業面での格差についても、同様の傾向が存在している。まず直接投資受け入れ面では、長江デルタ・珠江デルタ・環渤海地域などの沿海地域に対する直接投資は中部・西部地域などの内陸部への直接投資を遙かに上回っている（図表Ⅱ-7-[1]参照）。そして中国の場合には、こうした直接投資が輸出競争力と密接に関係している以上<sup>(注6)</sup>、輸出の場合にも、沿海地域が内陸部を大きく凌駕するという結果を招いているのである（図表Ⅱ-7-[2]参照）。先に述べたように、中国の経済成長は“輸出主導成長”であった。ということは、中国においては外国企業が成長の担い手としてきわめて重要な役割を果たしてきたということの意味しているのである。

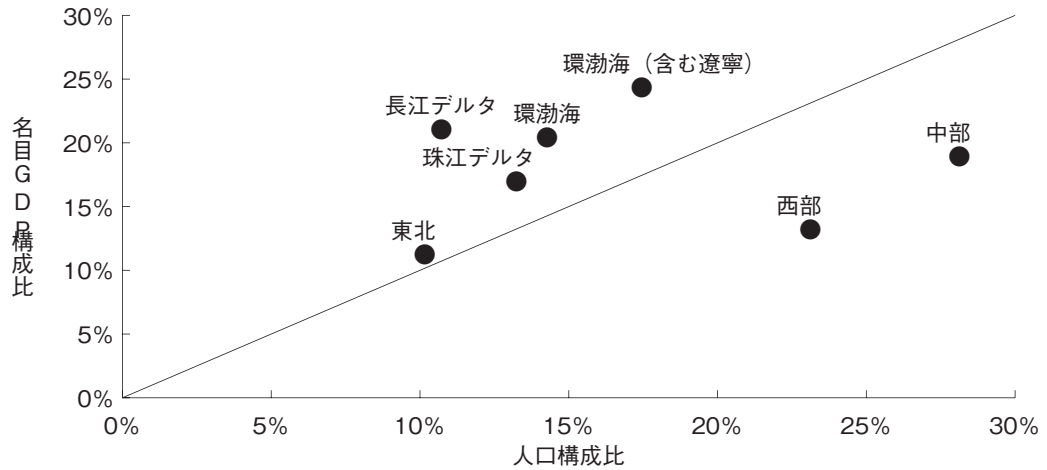
従って、“外資”が担う中国の「輸出主導成長」には、外資受け入れが可能な沿海地域とそれが必ずしも容易ではない内陸部との間には必然的に地域格差が生じるメカニズムがそもそも内包されていたのである。しかも内陸部は沿海地域に比べて農村人口比率が相対的に高い以上（図表Ⅱ-8参照）、地域格差は必然的に都市と農村の格差拡大にも繋がっていったのである。

云うまでもなくこうした地域格差とくに都市と農村の格差は、内需拡大を妨げ“内需主導成長”を困難にするばかりではなく、深刻な社会問題を惹起する可能性すらある以上、中国政府自体が本格的な格差解消に取り組むことを余儀なくされるに至ったのは至極当然のことである。その結果、第11次5カ年計画において新たに地域間のバランスの取れた地域開発・発展計画が打ち出されたのである。

すなわちそのポイントは、(イ)西部大開発などにより

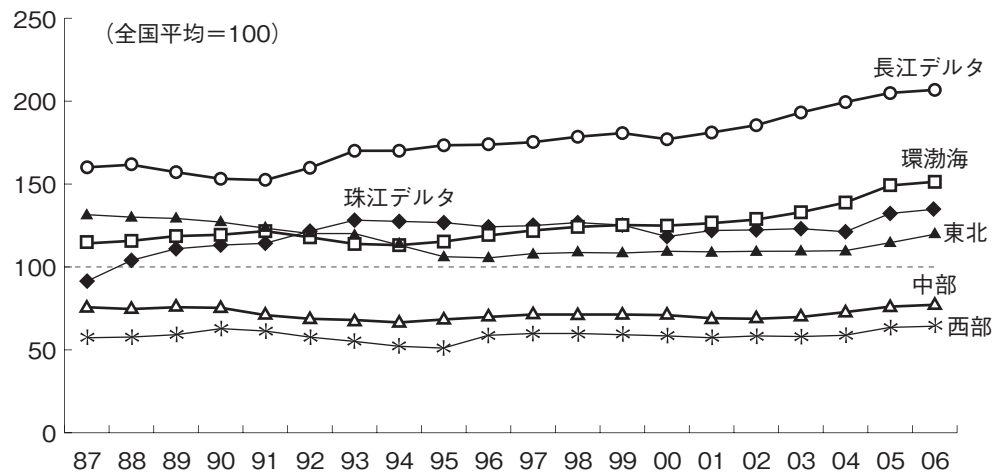
図表Ⅱ-6 中国における地域格差

[1] 地域経済の比重 (2006年)



(注) 地域分類は以下のとおり：長江デルタ（上海、江蘇、浙江）、珠江デルタ（広東、福建、広西、海南）、環渤海（北京、天津、山東、河北）、中部（山西、安徽、江西、河南、湖北、湖南）、西部（重慶、四川、貴州、雲南、西藏、陝西、甘肅、青海、寧夏、新疆）、東北（遼寧、吉林、黒龍江、内蒙古）  
(資料) 中国国家统计局

[2] 各地域の一人当たりGDP

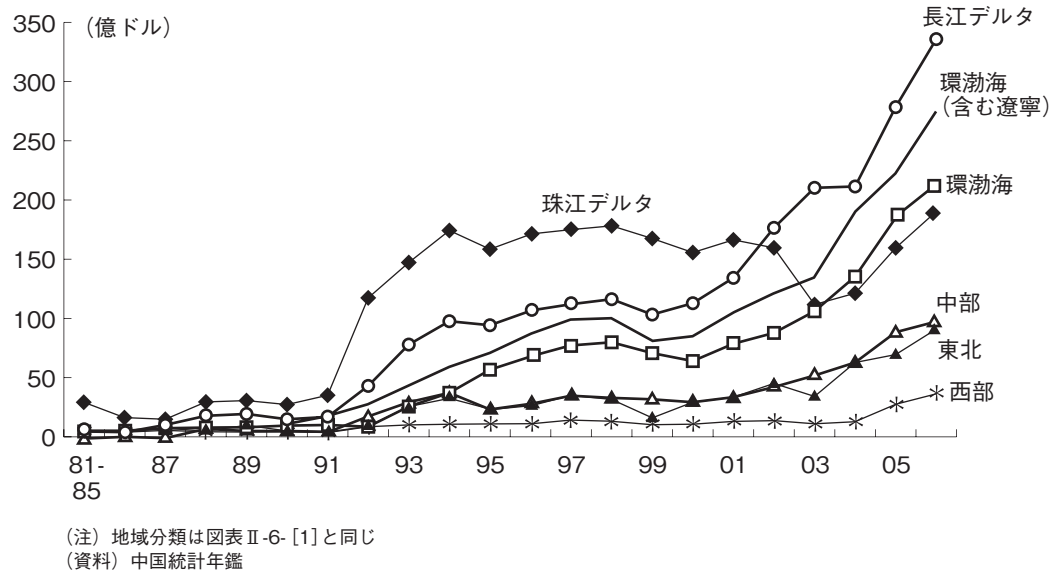


(注) 地域分類は図表Ⅱ-6-[1]と同じ  
(資料) 中国統計年鑑  
(出所) 伊藤さゆり「高度成長下の中国の地域経済—何が格差是正、連携強化を妨げているのか—」  
(ニッセイ基礎研究 REPORT 2008年5月号) p.19 [URL] より。

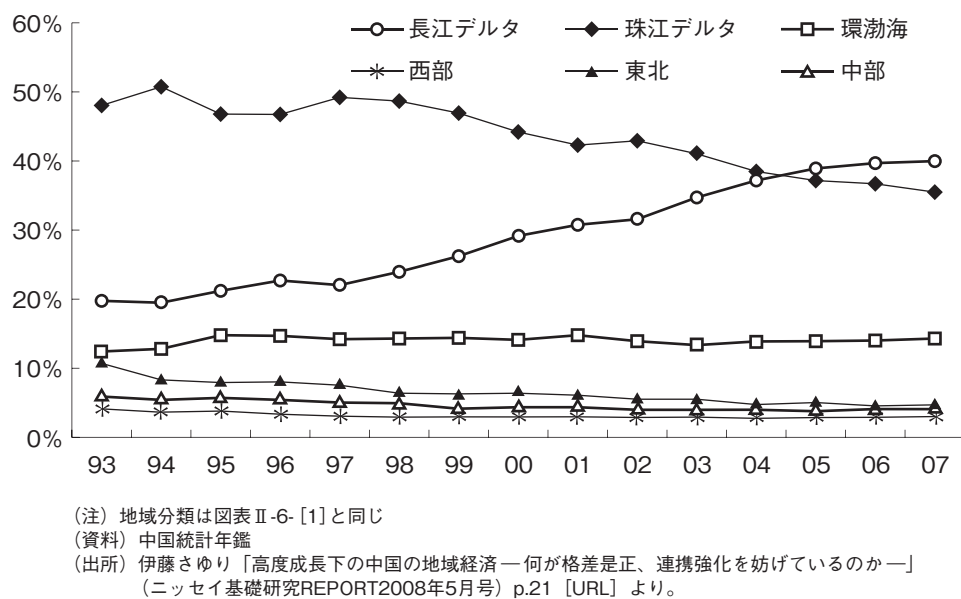


図表Ⅱ-7 中国における地域別国際分業の推移

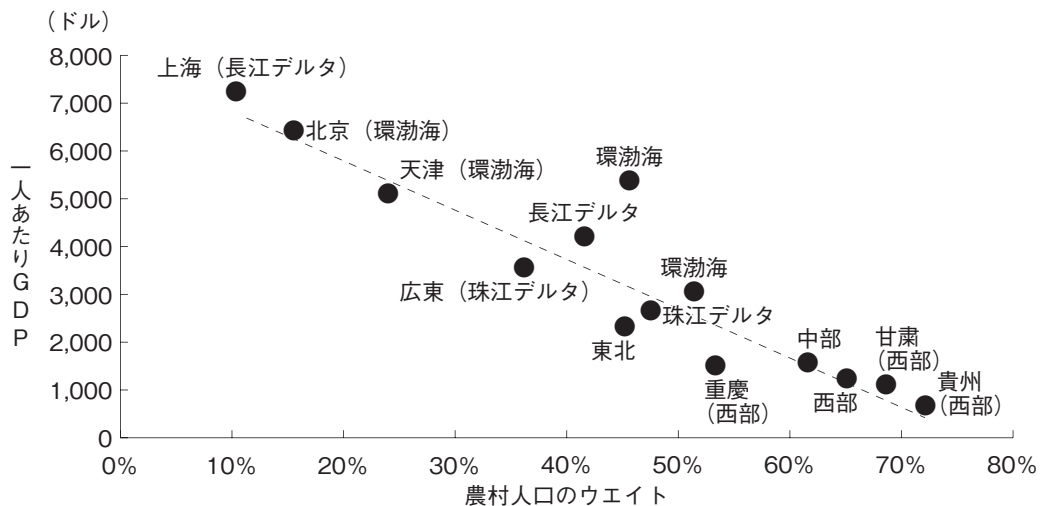
[1] 受入れ地域別直接投資実行額の推移



[2] 輸出の地域別構成比 (生産地ベース)



図表Ⅱ-8 一人当たりGDPと農業人口の比重



(注) 2006年実績、地域分類は図表Ⅱ-6- [1]と同じ

(資料) 中国統計年鑑

(出所) 伊藤さゆり「高度成長下の中国の地域経済—何が格差是正、連携強化を妨げているのか—」  
(ニッセイ基礎研究 REPORT 2008年5月号) p.22 [URL] より。

地域間格差の是正を計ること、(ロ)国土開発に関し、国土の有効利用と産業構造の調整を推進するために全国を四つの地域（最適開発区域、重点開発区域、開発規制区域そして開発禁止区域の四つの地域）に区分し、それぞれの地域の特性を踏まえ地域間の調和のとれた、合理的な地域発展構造を形成していくこと、(ハ)全国的に都市化を推進し、都市と農村の二極構造を改善すること—の三点である<sup>(注7)</sup>。

第二に、三農問題（農業、農村そして農民問題）の解決を図ることが掲げられた。具体的には、農業を効率化し農民の収入を増やすことや、農村のインフラ強化、教育、文化及び医療衛生の整備などに取り組むことが課題として掲げられている<sup>(注8)</sup>。

問題は、これらの地域政策や農業政策が果たして中国の成長力に対してどのように関わっているのかという点である。現在中国では全国的に観ると、西部大開発、中部振興、東北振興および東部振興が進められている。そこで次に、沿海地域に属する地域を対象とする東部振興は別にして、いわゆる内陸部に属する地域を対象にした西部大開発、中部振興、東北振興の三つの開発計画について、開発と成長がどのように関わっているのかを観ておくことにしよう<sup>(注9)</sup>。

## 2-3-2. 西部大開発

西部大開発の対象地域は、地理上の西部と広西チワン族自治区、内蒙古自治区の2自治区を加えた地域であり、従ってそれに本来西部にある新疆ウイグル自治区、チベット自治区、寧夏回族自治区を加えると、中国にある五つの自治区全てをカバーすることになる<sup>(注10)</sup>。要するに、沿海部と内陸部との地域格差解消という本来の目的に加えて漢民族と少数民族との格差解消という目的も兼ね添えているものと考えられる<sup>(注11)</sup>。

開発の具体的な内容は、(イ)省間・国間を結ぶ高速道路及び鉄道の建設、(ロ)拠点となる地方空港の整備、(ハ)灌漑用水および人口河川（長江から黄河への導水）、(ニ)ダムの建設、水力発電施設および天然ガスパイプラインの敷設—など交通基盤、産業基盤、エネルギー基盤の整備が第一に掲げられている。この他、交通通信インフラの建設とともに、環境の保護、製造業と観光を中心とするサービス業の振興、人材の育成なども課題とされている<sup>(注12)</sup>。

そしてこれまでに、「西気東輸（西部の天然ガスを東部に輸送するプロジェクト）」、「西電東送（沿海部の電力不足を解消するために西部で発電した電力を三つのルートで送るプロジェクト）」および「青蔵鉄道(青海省・ゴルムドとチベット自治区・ラサを結ぶ高原鉄

道)」など三つの巨大プロジェクトを完成させたといわれる<sup>(注13)</sup>。

その結果、1995年まで一貫して減少傾向を辿ってきた西部の固定資産投資の地域別シェアがそれ以降上昇に転じているが（図表Ⅱ-9参照）、こうした固定資産シェアが上昇に転じるのは、その開発内容からして、ある意味では当然のことであると云うべきだろう。

もう一点注目すべきことは、雲南省を中心とした「国際交流拠点」づくりである。雲南省は、同省独自の試みとして、「グリーンエコノミー立省」、「民族文化大省」そして「国際交通拠点」を同省独自の開発目標として掲げている<sup>(注14)</sup>。

同省によれば、「国際交通拠点」とは、中国南部の国境地帯という立地を生かし、中国内と東南アジアとの結節拠点となることを目指すものであり、具体的には、空港の整備拡充、チベット、四川省、貴州省、公西壮族自治区およびベトナム、ラオス、ミャンマーへの高速道路および鉄道の整備、メコン川、長江など河川の活用、商業貿易施設の整備を行う — ことであるとされている<sup>(注15)</sup>。

雲南省の「国際交流拠点」づくりは、後述する中国とASEAN諸国との間の「ビジネス・ネットワーク」<sup>(注16)</sup>づくりとも深く関わっている以上、それは単なる交通拠点づくりに止まらず、今後、中国・ASEAN間の「ボーダレス成長力」論にも関わってくるものと想定される<sup>(注17)</sup>。その意味で雲南省の「開発」問題もまた、中国の経済発展論のみならず東南アジアさらにはアジアにおける経済圏形成論から観ても重要な課題を背負っていると云えよう。

### 2-3-3. 中部振興

中部は農業生産の中心地でありまた石炭を中心とする天然資源にも恵まれている<sup>(注18)</sup>。またこの地域は、長江の中流域に位置するのみならず、東西と南北を結ぶ交通の要路を占めてきた<sup>(注19)</sup>。にもかかわらずこの地域がこれまで経済停滞に甘んじてきたのは、長江デルタや珠江デルタなど沿海地域と隣接しているために、低賃金労働力の提供など専ら沿海地域の後背地として位置づけられてきたからである。

従って今後の地域振興戦略は、沿海地域に集中してきた外資を如何に直接誘致するかという点にかかっているとされている<sup>(注20)</sup>。そうした戦略の下で次第にインフラ整備も整いつつある。その結果、固定資産投資の地域シェアも1990年代後半から緩やかとはいえ次第に上昇し始めている点が注目されるところである（図表Ⅱ-9参照）。

### 2-3-4. 東北振興

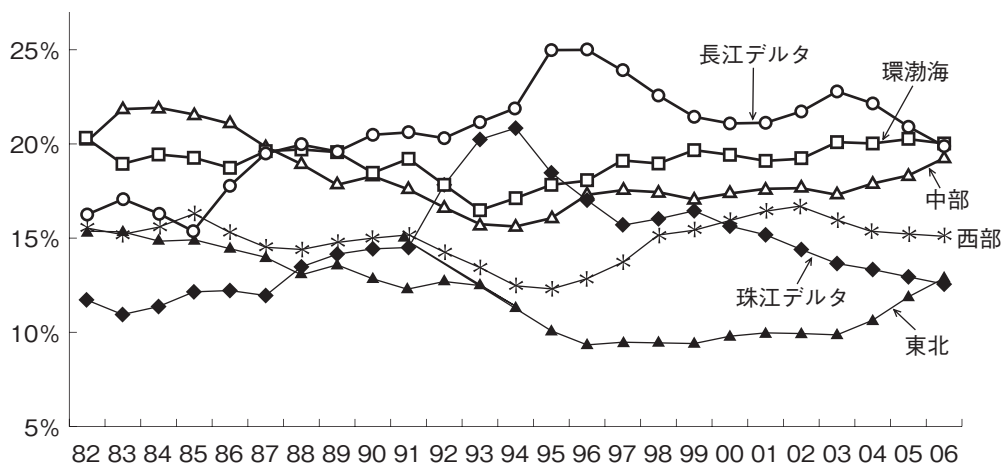
この地域の振興策は2003年に開始されたことから明らかなように最近動き出したものである。それまでは、「東北振興」と云えば、重化学工業を中心にしてとくにこの地域が多く保有している国有企業の改革問題が中心を占めるなど、いわゆる“東北病”に対する対応が大きな課題とされてきた<sup>(注21)</sup>。

しかしながらその後、西部大開発構想が進展するにつれ、かつまた第11期5カ年計画において東北振興が正式に認められるに至った後には、同振興構想もいよいよ本格化してきたと云えよう。とくに注目されるのは、自動車全面に出てきたことである（図表Ⅱ-10参照）。とくに吉林省は第一汽車の拠点であるだけに、自動車産業の育成には大きな期待を抱いていても決して不思議ではないであろう。

その意味で固定資産投資のシェアが今世紀初頭に入り上昇傾向を示している点が注目される（図表Ⅱ-9参照）。

さらに東北は上述した西部地域と同様にボーダレスな経済発展すなわち「ボーダレス成長」の可能性を秘めているということも見落とせないであろう。東北三省の後背地として北東アジア地域が控えており、ことに吉林省・黒龍江省の背後には広大な地域すなわちロシア極東地域や朝鮮半島が広がっているということが重要である。この点に関連して、後述するようにランドブリッジが既に整備されつつあるということは見落とされてはならないであろう。その意味で、東北地域もまた「ビジネス・ネットワーク」さらには東北アジア経済圏における有力な結節点をなす地域であるということにもまた注目しておかなければならないのである。

図表Ⅱ-9 固定資産投資の地域分布（中国）



(注) 2006年実績、地域分類は図表Ⅱ-6-[1]と同じ

(資料) 中国統計年鑑

(出所) 伊藤さゆり「高度成長下の中国の地域経済—何が格差是正、連携強化を妨げているのか—」  
(ニッセイ基礎研究 REPORT2008年5月号) p.24 [URL] より。

図表Ⅱ-10 東北3省の重点産業

	スローガン	振興産業	業 種
遼 寧 省	2つの基地	①設備機械	自動車・船舶
			NC工作機械、マシニングセンター
			航空・宇宙関連設備
	3つの産業	②原料	石油加工、エチレン、合成材料
			鋼板、鋼管
			金属・プラスチック、エコ素材
吉 林 省	5大産業基地	①ハイテク	IT、バイオ、製薬
		②農産物加工	穀物、野菜、果物、水産物の2次加工
		③サービス	金融、情報、物流
		④自動車	自動車、自動車部品
		⑤石油加工	石油、エチレン
黒 龍 江 省	6大産業基地	③農産品	とうもろこし、大豆、肉、乳製品、緑色食品
		④製薬	漢方、バイオ
		⑤ハイテク	光電子、新素材、液晶
		①設備機械	発電設備、航空
		②石油化学	石油、天然ガス
		③エネルギー	石炭、火力発電
		④緑色食品	乳製品、大豆、芋類、肉類
		⑤医薬品	漢方、新薬開発
		⑥木材加工	製紙、パルプ、家具、板材

(出展) 老工業基地振興計画綱要各省

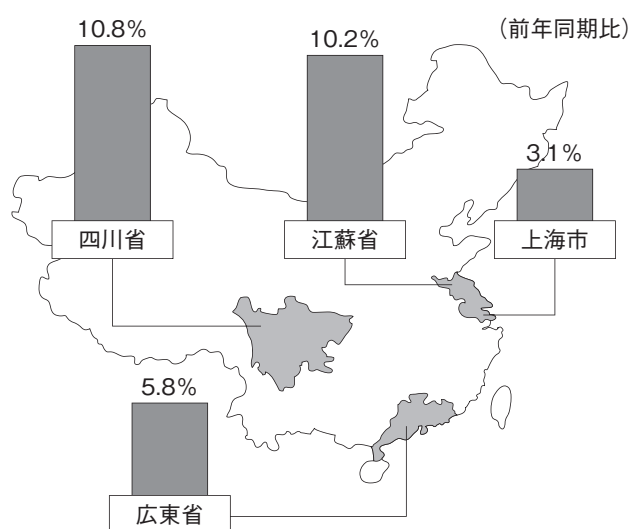
(出所) ジェトロ大連事務所「正念場を迎える『東北振興戦略』」[URL] より。



以上から明らかなように、地域開発計画が軌道に乗り始めることによって、地域格差は次第に是正の方向に向かい始めており、しかもそれを通じて中国の潜在的成長力引き上げの可能性が生じてきているということをわれわれは見落としてはならないのである。そのことは2009年1～3月における内陸部の成長率の急上昇からも垣間見ることができよう（図表Ⅱ-11参照）。

かくして、今や中国においては地域開発・発展問題は、経済の「質的发展」に関わっており、その意味で同国の成長戦略にとって不可欠な一環をなしていると言えることができるのである。しかもそれが、ボーダレスな成長戦略として登場し始めているということを見逃してはならないであろう。

図表Ⅱ-11 中国の地方の1-3月期成長率



（出所）日本経済新聞2009年6月6日より。

- （注 1）JETRO調べ [URL]。なお、中国の輸出依存度が急上昇している点も見落とせない。例えば、2001年には輸出の対GDP比率は24.4%であった（拙著『日中韓「自由貿易協定」構想—北東アジア共生経済圏をめざして—』[明石書店刊、2004年5月] p.42～43より）。それが僅か6年後には36.0%へと急増しているのである。
- （注 2）中国の実質経済成長率の推移は、1997年～2006年平均が9.3%、2007年 11.9%、2008年 9.5%（推定）そして2009年には7.8%（予測）へと鈍化してきている（内閣府『世界経済の潮流—世界金融危機と今後の世界経済—』[2008年Ⅱ] <2008年12月>「3.中国」[URL]より）。

- （注 3）内閣府『世界経済の潮流—高成長が続く中国経済の現状と展望—』（2006年・秋）p.81～82 [URL] 参照。
- （注 4）しかしながら、労働力減少による潜在成長力低下要因を過大評価することも誤りである。2001～2005年までの経済成長率は年平均9.5%であったが、この間の労働投入の伸びは年平均1.0%に過ぎなかったとされている（内閣府『世界経済の潮流—高成長が続く中国経済の現状と展望—』（2006年・秋）p.86 [URL] より）。
- （注 5）中国の「国民貯蓄率」は、2008年現在で51.3%に達しているとされる。因みに、アメリカの場合は、それは2008年で12%であった（NIFTYニュース [URL]）。
- （注 6）中国においては、輸出増加のうちの凡そ半分が外国企業によって担われているとされる。例えば、2002年には外資系企業による輸出額は中国の輸出総額に対して50%以上のシェアを占めていた（拙著『日中韓「自由貿易協定」構想—北東アジア共生経済圏をめざして—』[明石書店刊、2004年5月] p.49より）。
- （注 7）内閣府『世界経済の潮流—高成長が続く中国経済の現状と展望—』（2006年・秋）p.86 [URL] 参照。
- （注 8）同上参照。
- （注 9）中国の地域は四つの地域区分からなる。沿海部に属する「東部」と内陸部の「中部」（山西、安徽、江西、河南、湖北、湖南）、「西部」（重慶、四川、貴州、雲南、西藏、陝西、甘肅、青海、寧夏、新疆）、「東北」（遼寧、吉林、黒龍江、内蒙古）の四つである。（伊藤さゆり「高度成長化の中国の地域経済—何が格差是正、連帯強化を妨げているのか—」（ニッセイ基礎研 REPORT 2008.5 p.24 [URL] より）。
- （注10）伊藤さゆり「高度成長化の中国の地域経済—何が格差是正、連帯強化を妨げているのか—」（ニッセイ基礎研 REPORT 2008.5 p.24 [URL] より）。
- （注11）同上より。
- （注12）伊藤さゆり「高度成長化の中国の地域経済—何が格差是正、連帯強化を妨げているのか—」（ニッセイ基礎研 REPORT 2008.5 p.24 [URL] より）。
- （注13）同上より。
- （注14）CLAIR 北京事務所「海外事務所だより」より。
- （注15）同上より。
- （注16）「ビジネス・ネットワーク」論の背景には、(イ)生産工程間分業のグローバルな展開、(ロ)生産機能の世界的な集約化に伴う世界最適生産体制、(ハ)物流ネットワークによる産業構造の地政学的再編成、(ニ)地域レベルでのボーダレスな経済圏論である重層的経済圏論の一環としての「地域経済圏」論—というような重要な論点が横たわっているが、これらについては、拙稿「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ構想」（新潟経営大学・地域活性化研究所『地域活性化ジャーナル』第14号）および同「広域連携型関越クラスター構想」（同『地域活性化ジャーナル』第15号）を参照のこと。
- （注17）とくに、雲南省と国境を接するベトナム、ラオス、ミャンマーの三カ国との結びつきが強まっており、しかもその結びつきが「人民元圏」形成の始動に繋がっている点が注目される。例えば同省の対ASEAN貿易のうちの45%をこれら三カ国との貿易が占めているが、その決済は既に人民元建てで行われているとのことである。

る（日本経済新聞 2009年6月22日より）。

(注18) 伊藤さゆり「高度成長化の中国の地域経済 ― 何が格差是正、連帯強化を妨げているのか ―」（ニッセイ基礎研 REPORT 2008.5 p.24 [URL] より）。

(注19) 同上より。

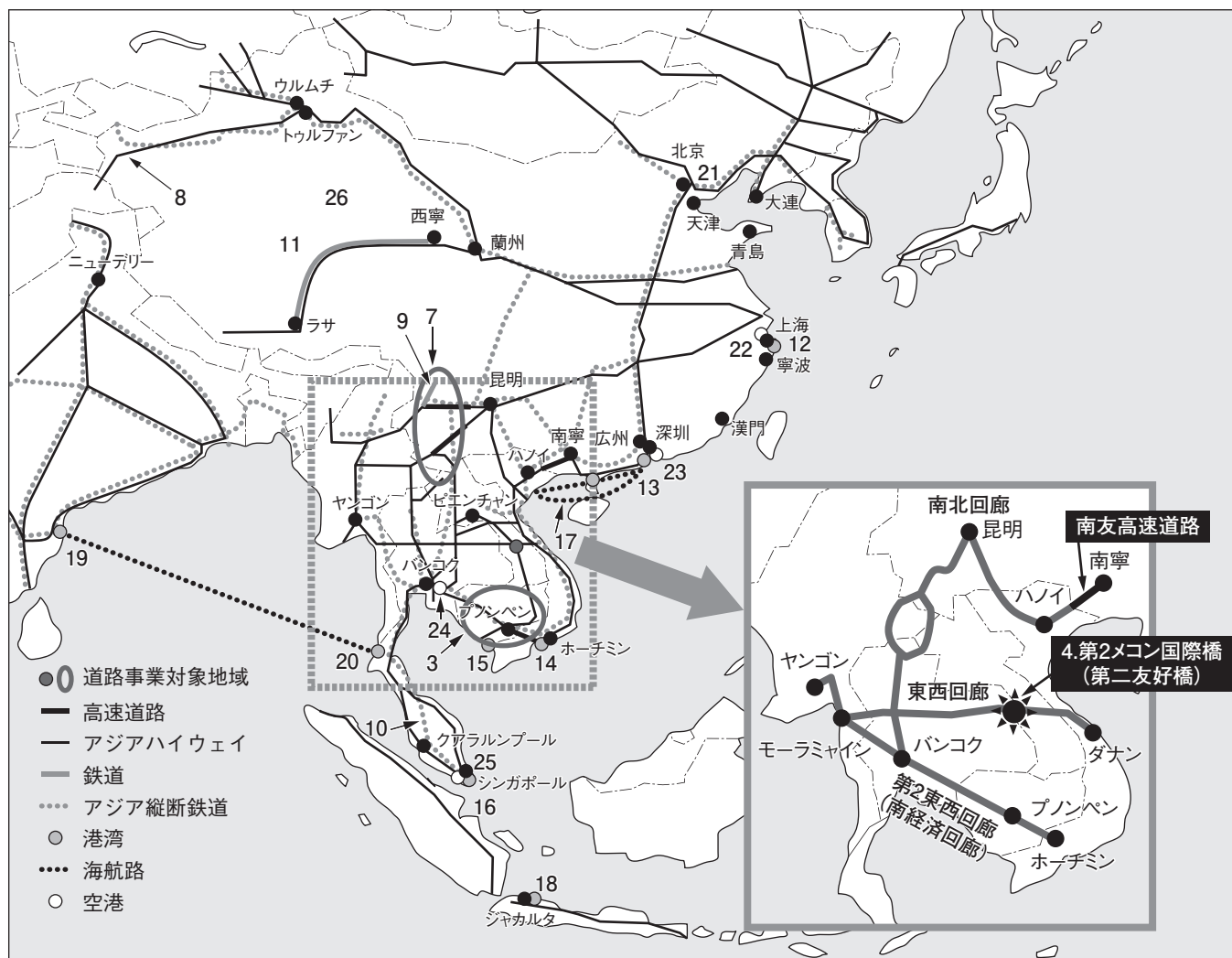
(注20) JP Morgan Asset Management April 4th 2008 [URL] 参照。

(注21) 東北三省の工業生産に占める国有企業比率（2003年）を観てみると、吉林省74.6%、黒龍江省68.8%、遼寧省47.0%と他地域に比べて圧倒的に高い比率を示している。因みに、沿海地域に属する広東省は16.5%、上海で42.3%そして全国平均では33.0%となっている。（ジェトロ大連事務所「正念場を迎える中国『東北新興』戦略」p.2～3 [URL] より）。

### 3. 中国における「ボーダレス成長」の課題

そこで最後に、地政学的優位性を背景にした中国のボーダレス成長の可能性について検討しておこう。この場合一つには、物流ネットワークによる“産業構造の地政学的変動”という問題意識に基づいて、「物流ネットワーク」さらにはそれを基軸とする「ビジネス・ネットワーク」および重層的経済圏の一環としての「地域経済圏」形成、に焦点を当ててみることにしよう。二つには対象地域としては、中国と地政学的に関係の深い東南アジアおよび北東アジアを取り上げることにしよう。すなわち、一つは中国とASEAN諸国とくに

図表Ⅲ-1- [1] 東南アジアにおける物流ネットワークの概況



(出所) 経済産業省資料 [URL] より。

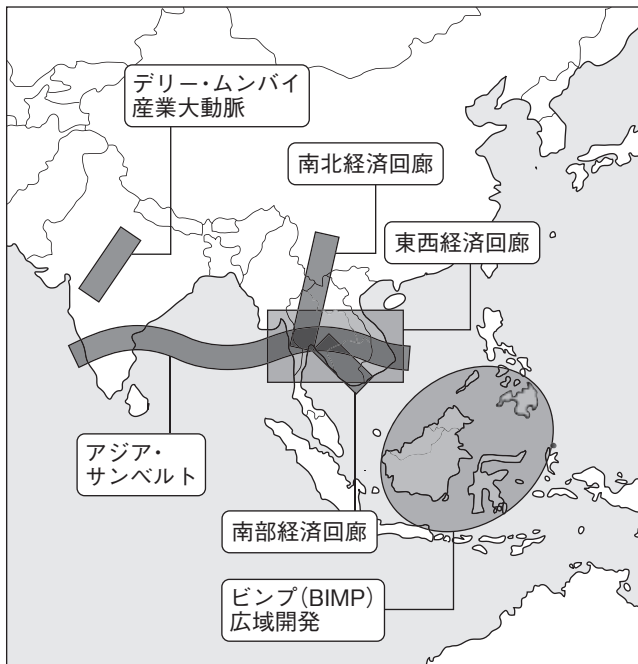
図表Ⅲ-1-(2) 図表Ⅲ-1-(1)におけるインフラ別整備概況

		インフラ	所在国	概要
道路				
	1	南友高速道路建設	中国	南寧～友誼関閘、179.2km。2005年開通。
	2	プノンベン～ホーチミン高速道路	カンボジア、ベトナム	第2東西回廊の一部。ADBにより、1998年11月カンボジア・ベトナムに合計140万ドルの融資が承認。うち、ネアックルン～ホーチミン間は、開通済。プノンベン～ネアックルン間は2010年に開通予定。
	3	カンボジア道路改善	カンボジア	ADBにより、2002年11月に50万ドルの融資が承認。2007年3月現在継続中。
	4	第2メコン国際橋（第二友好橋）建設	ラオス、タイ	東西回廊を結ぶ物流の要所。日本が円借款を供与。2006年開通。
	5	元江～磨黒間高速道路建設	中国	147km。ADBにより、1999年7月に250万ドルの融資が承認。2003年12月開通。
	6	大理～楚雄間高速道路建設	中国	200km。ADBにより、1994年9月に150万ドルの融資が承認。開通済。
	7	雲南省西部道路開発	中国	ADBにより、2003年10月に250万ドルの融資が承認。2007年3月現在継続中。
	8	アジアハイウェイ構想	日本、シンガポール、マレーシア、タイ、カンボジア、ベトナム、中国、他	国連アジア太平洋経済社会理事会（UNESCAP）が推進。アジア～欧州間の道路網形成計画。関係32か国。日本も2003年11月に参加。総距離は141,000km。（地図上ではその一部を記載）。
鉄道				
	9	開江～大理間鉄道建設	中国	全長167km。2009年12月事業終了予定。
	10	アジア縦断鉄道建設	シンガポール、マレーシア、タイ、カンボジア、ベトナム、中国、他	UNESCAPが推進。アジア～欧州間をつなぐ全長80,900kmを計画（地図上ではその一部を記載）。
	11	青蔵鉄道建設	中国	青海省・西寧市とチベット自治区・ラサ（拉薩）市を結ぶ。2006年7月運転開始。将来的に支線を増設、うち1本はインド国境の亜東（ドモ）まで延長する見込み。
港湾				
	12	上海洋山深水港整備	中国	第3期は30バース、年間コンテナ取扱量1,500万TEU以上に拡張。2012年完成予定。2020年の全工事完成後、合計53バース、取扱量2,500万TEUまで拡張する計画。
	13	広州南沙港整備	中国	2004年9月、4バース供用開始。第2期工事を開始しており10バースとする計画。2007年9月完成予定。
	14	カイメップ/チーバイ国際港開発	ベトナム	カイメップ港でコンテナターミナル、チーバイ港で一般貨物ターミナル建設など、日本が円借款供与。2011年完成予定。
	15	シアヌークビル港緊急リハビリ事業	カンボジア	コンテナ埠頭の延長など。コンテナ埠頭の延長については2007年11月完了予定。日本が円借款供与。
	16	パシール・パンジャンコンテナターミナル拡張	シンガポール	新たに15バース増設を計画。
	17	広東（湛江港）～ハイフォン港コンテナ路線	中国、ベトナム	毎週一便が運行。コンテナ船には360個の標準コンテナが積載可能。2007年3月から就航開始。
	18	タンジュンプリオク港緊急リハビリ事業	インドネシア	航路、泊地の水底の土砂などの除去など。2011年事業終了予定。日本が円借款供与。
	19	チェンナイ港整備	インド	第2コンテナターミナル整備など。
	20	ラノン港拡張	タイ	12,000重量トン以上の貨物船にも対応できるよう拡張。
空港				
	21	北京首都国際空港整備	中国	3,800m×1本を増設。2007年完成予定。
	22	上海浦東国際空港整備	中国	3本の滑走路を増設。2007年完成予定。
	23	広州白雲空港整備	中国	3,800m×2本、3,600m×1本を増設。2010年完成予定。
	24	スワンナフーム国際空港建設	タイ	日本が円借款を供与。2006年9月開港。現状2本の滑走路を、全体計画では4本にする予定。
	25	チャンギ空港整備	シンガポール	第3ターミナル建設中。2008年完成予定。これにより旅客取扱能力2,000万人を追加。また、第3滑走路の建設計画あり。
	26	中国西部地域の空港建設	中国	2010年までに37新空港の建設に着手する予定。

(資料) 各種資料から経済産業省作成。

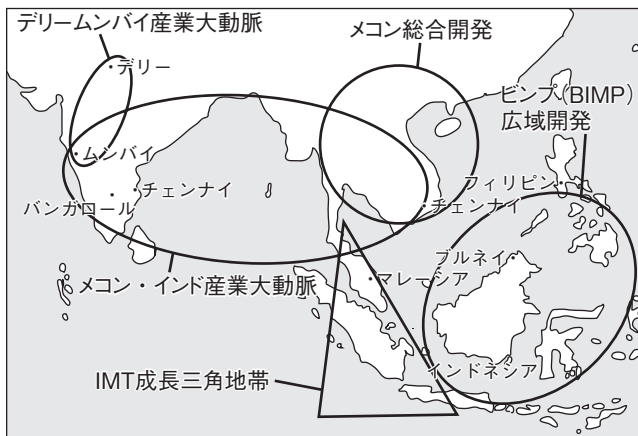
(出所) 経済産業省資料 [URL] より。

図表Ⅲ-2- [1] 東アジア産業大動脈の主な候補地



(出所) 日本経済新聞 2009年5月23日より。

図表Ⅲ-2- [2] 東アジア産業大動脈を構成する各地域のインフラ開発計画



(出所) 経済産業省『通商白書』(2009年) p.371 [URL] より。

インドシナ半島諸国との関係であり、いまひとつは中国と北東アジア諸国すなわち日本、韓国、北朝鮮、モンゴルそしてロシア極東地域との関係である。

### 3-1. 対東南アジア諸国と対インドの物流ネットワーク

中国とASEAN諸国とのネットワークは直接・間接合わせると次の5ルートからなる。まず物流ネットワークについては、(イ)中国—ベトナム間、(ロ)上記(イ)

図表Ⅲ-2- [3] 北緯23度新経済帯



#### ●北緯23度アジア新経済帯

香港の北にある広東省は中国一の工業地帯で北緯23度近辺に位置する。北緯23度から20度の間を西に進めばベトナム、ラオス、ミャンマーがあり、インドに抜ける。山岳地帯が続く、産業には不向きとみられてきた。だが香港・広東から始まった経済発展は山間部の谷間にぼつ興する産業拠点と結び付き、新たな経済帯を形作りつつある。

(出所) 日本経済新聞 2009年8月11日より。

を基軸とする「北緯23度アジア新経済帯」、(ハ)中国—ASEAN諸国間、(ニ)中国を巻き込んだASEAN諸国—インド間、(ホ)中国—インド間、の五つである(図表Ⅲ-1- [1]「東南アジアにおける物流ネットワークの概況」および図表Ⅲ-1- [2]「インフラ別整備概要」参照)。そしてこうした「物流ネットワーク」を基軸にして四つの「ビジネス・ネットワーク」(後述)が形成されつつある。(イ)南北経済回路、(ロ)東西経済回路、(ハ)対インド回路、(ニ)そしてアジア・サンベルト回路である(図表Ⅲ-2- [1]参照)。さらに「ビジネス・ネットワーク」を基盤にして、(イ)メコン総合開発、(ロ)メコン・インド産業大動脈、(ハ)ビンプ(BIMP<sup>(注1)</sup>)広域開発、(ニ)IMT<sup>(注2)</sup>成長三角地帯、(ホ)デリー・ムンバイ産業大動脈、(ヘ)「北緯23度アジア新経済帯」—など、国境や地域を越えた広域地域経済圏がぞくぞくと形成されかつ計画されている(図表Ⅲ-2- [2]・[3]参照)。要するに、「ボーダレス化」<sup>(注3)</sup>時代においては、産業構造の地政学的再編成が否応なく進展するが、その場合、物流ネットワークが人材育成<sup>(注4)</sup>とともに基軸的役割を果たすということである。そこで、こうした観点に立って、ここでは地政学との関連性で、「物流ネットワーク」を取り上げてみることにしよう。



### 3-1-1. 中国 — ベトナム間

まず地政学のおよび歴史的に関係の深いベトナムについてはどうか。中国の物流網をベトナム経済と結びつける高速道路の開通（広西省南寧 — 友誼関間、2005年12月開通）、中国 — ベトナム間を繋ぐコンテナ航路の就航（広東 — ハイフォン間、2007年3月就航）が挙げられる<sup>(注5)</sup>。

前者の高速道路開通により、接続するベトナム国道1号線を通じて南寧からハノイまでの所要時間が、従来の約7時間から約5時間に短縮されたとされる<sup>(注6)</sup>。後者のコンテナ船就航により、香港の優れた中継輸送能力を生かして、アジアの一大集積地域となっている中国華南地域と新たな生産拠点として台頭しつつあるベトナムとを短時間で結ぶことが可能になり、今後両経済圏 — すなわち華南経済圏とベトナム経済 — の融合が進展するものと観られている<sup>(注7)</sup>。

### 3-1-2. 「北緯23度アジア新経済帯」

さらに最近では、中国の広州・華南地区とベトナム北部ランソン間の物流ネットワークを基軸として形成されつつある「北緯23度アジア新経済帯」（図表Ⅱ-2-[3]参照）が、中国とベトナムを中心にして、さらにその他の東南アジア諸国およびインドをも巻き込みながら、アジアの大動脈の一つとして浮上してきている<sup>(注8)</sup>。

そこでは、電子部品や機械部品を中心に集積が進んでいるが、注目すべきは、複数の通貨を利用するアジア共通決済システムの素地が生まれつつあるという点だ。すなわち中国元、ベトナム・ドン、タイ・バーツ、インド・ルピーなどのアジア通貨そして米ドルなどからなるこうした複数通貨が共存する決済システムの形成は、アジアにおける「域内共通決済通貨システム」形成に繋がる可能性を伏在させており、われわれとしてもとくに、それに対して円がどのような役割を果たし得るのか、また果たすべきなのかという点について注目しておく必要があると云えよう。

### 3-1-3. 中国 — ASEAN諸国間

次にベトナム以外のASEAN諸国について。まず

2006年12月に開通したラオス — タイ間を結ぶ第2メコン国際橋（第2友好橋）によって、中国もまたインドシナ半島最大のビジネス・ネットワークである「東西回路」にアクセスすることが可能になった。東西回路は、ベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーを結んでいるが、中国企業の場合、二つの経路を通じて（まずタイから部品を調達しベトナムで組み立て、その製品を〔A〕まず上記の中国 — ベトナム間高速道路を使用しベトナムから中国市場へ持ち込むというケースと、〔B〕上記の中国 — ベトナム間コンテナ航路を活用してベトナムから中国市場へ搬出するというケースを通じて）、ビジネスを展開することが可能になるからだ。

また伝えられるところによれば、中国はまたミャンマー経由の石油・天然ガスパイプライン敷設に関して、ミャンマー政府との合意に達したとされる<sup>(注9)</sup>。パイプラインは、ミャンマー西部の港湾都市シットウエーから中部マンダレーを経て中国雲南省に入り、大理を通過して昆明に達するとされている。従って、全長は約1,100キロに及び、年間約2,000万トン、一日約40万バレルの石油輸送を見込んでいとされている。中国がこのルートを使ったパイプライン敷設を選んだ理由は、中東・アフリカ産原油搬送ルートとして、セキュリティ上問題のあるマラッカ海峡ルートと南シナ海ルートを避けるためであるとされるが<sup>(注10)</sup>、いずれにせよこうした選択は、環境・エネルギー面でも中国とASEAN諸国との関係強化が進展するということを示唆していよう。

### 3-1-4. 中国を巻き込んだASEAN諸国 — インド間

さらにタイとインドとの交易ルートに中国を巻き込むことは、「ビジネス・ネットワーク」としての東西回路およびその背後にある「地域経済圏」としてのメコン総合開発地域の重要性を一層高めることになるものと観られる<sup>(注11)</sup>。

例えば、現在、ベトナムのホーチミンからインドのチェンナイまでマラッカ海峡を経由する海路で2週間を要するが、これをホーチミンからアンダマン海まで陸路を整備し、タイから海路でチェンナイまで運べ

ば10日間で済むとされる<sup>(注12)</sup>。そしてこの物流ネットワークの整備とともにその周辺に自動車や電気・電子部品工場団地を整備していけば、東西回路およびメコン総合開発地域の発展に繋がるだけではなく、さらにそこに上述したベトナム－中国間のビジネス・ネットワークがオーバーラップすることによって、その相乗効果はメコン総合開発地域の飛躍的な発展－すなわち「メコン・インド産業大動脈」(図表Ⅲ-2-[2]参照の形成－に繋がることが期待されるのである。

かくして、中国－インドシナ半島－インドの間でシームレスな生産ネットワークが出来上がるという訳だ。

### 3-1-5. 中国－インド間

最後に中国がインドシナ半島を挟んでインドとの関係を直接強めようとしていることも見逃せない。例えば、2006年7月に開通した中国青海省とチベット自治区を結ぶ青藏鉄道は、将来的に支線が増設され、そのうち一本はインド国境の町である亜東(ドモ)まで延長される見込みであるとされている<sup>(注13)</sup>。この支線建設は、中国・インド間貿易を発展させる上で重要な役割を担っていると云えよう<sup>(注14)</sup>。

以上から明らかなように、ASEAN諸国を中心にしてインドシナ半島では、物流ネットワークを基軸とす

る「ビジネス・ネットワーク」さらにはボーダレス経済圏の形成が進展しており、経済成長・発展の基盤が着々と構築されつつあるが、その背後には、中国企業のASEAN諸国への急速な進出(図表Ⅲ-2-[5]参照)と、それをテコにした中国のプレゼンス増大があるということを見落としてはならないのである。他方、ASEANが自らの経済圏の発展を通じて、アジアにおける広域経済圏－いわゆる「東アジア共同体」－形成の主舞台となりつつある(図表Ⅲ-2-[4]参照)ということもまた見落とせないであろう。

かくして、中国の「ボーダレス成長」は今やインドシナ半島の成長・発展と基盤を共有し始めていると観ておくべきであろう。

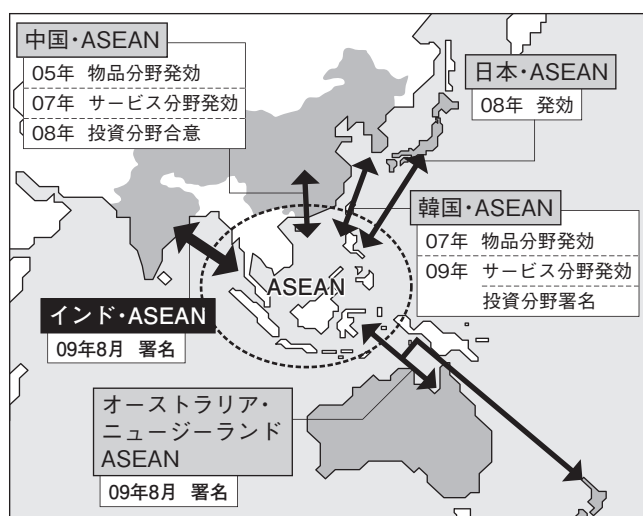
## 3-2. 対北東アジア諸国物流ネットワーク

物流ネットワークによるビジネス・ネットワークや地域経済圏形成の動きは中国とインドシナ半島諸国との関係だけではない。中国東北地方と北東アジア諸国との関係においても蠢動し始めている。いわゆる「ランドブリッジ」構想がそれである。

### 3-2-1. 「ランドブリッジ」構想

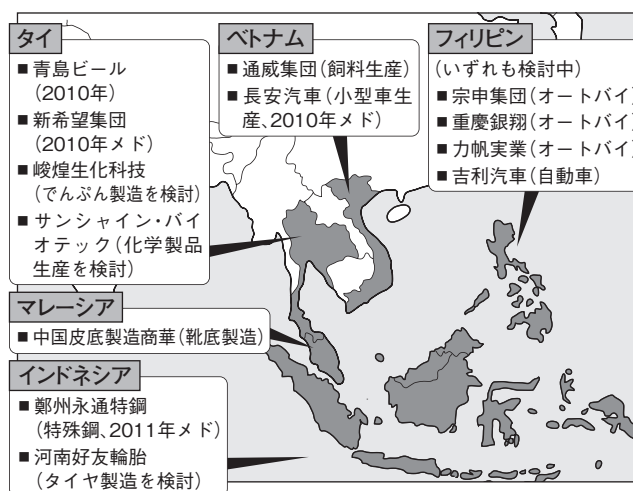
「ランドブリッジ」構想は、大きく分けると、シベリア鉄道経由構想と中国大陸横断鉄道活用構想の二つがある<sup>(注15)</sup>。

図表Ⅲ-2-[4] ASEANのFTA/EPA



(出所) 日本経済新聞 2009年8月14日より。

図表Ⅲ-2-[5] 中国製造業のASEAN主要国への進出の主な動き



(出所) 日本経済新聞 2009年9月28日より。

図表Ⅲ-3 シベリア鉄道經由朝鮮半島ルート「ランドブリッジ」を巡る二つの計画

(1)「京元線」ルート計画



(出所) 新潟日報 2002年4月20日より。

(2)「京義線」活用ルート計画



(出所) 朝日新聞 2002年2月13日より。

#### ①シベリア鉄道經由構想

前者のシベリア鉄道經由構想は、さらに二つのルートがある。一つは、日本の北陸・新潟地方からポストチヌイ・ウラジオストック地域を経てシベリア鉄道に接続するルートである。もう一つは、朝鮮半島經由ルートである。しかもこの朝鮮半島經由ルートも二つのルートが計画されている。一つの計画は、日本の北九州地方から釜山を経て、さらに江陵・高城・元山・ハサンを経由し、シベリア鉄道へ接続するという「京元線」ルートである（図表Ⅲ-3-[1]参照）。いま一つの計画は、やはり北九州地方から釜山を経て、さらにソウル・開城・平壤・元山・豆満江・ウラジオストックを経由し、シベリア鉄道に接続するという「京義線」活用ルートである（図表Ⅲ-3-[2]参照）。ところでこの二つの計画を含んだ朝鮮半島・シベリア鉄道經由計画にはロシアの朝鮮半島への地政学的関心及び利益が色濃く投映されている。そこで、この計画を熱心に推進しているのは、云うまでもなくロシアである。その意味でそれはロシアによる朝鮮半島への天然ガス供給構想（サハリングス田→ウラジオストック→元山→釜山

→北九州というルートを通じての「サハリンー北九州パイプライン構想」）とも陰に陽に関わっていると伝えられている<sup>(注16)</sup>。云うまでもなく、エネルギー不足に悩む北朝鮮としても、「サハリングス田ー北九州パイプライン構想」は極めて魅力的な構想であるに違いない。

#### ②中国大陸横断鉄道活用構想

では、もう一つの「ランドブリッジ」構想である中国大陸横断鉄道活用構想とは何か。それは、北九州地方から釜山を経由し、さらに大邱・ソウル・開城・平壤・新義州・丹東を経て、中国大陸横断鉄道に接続するという「京義線」ルートである。このルートの重要性は、その中に開城（ケソン）を擁しているという点である。ケソンは、韓国の現代グループが1兆円の巨費を投じて、2012年を目途に北朝鮮最大の工業団地を開発している地域であるからだ。同団地は、規模が大きいというだけではなく、やはり韓国の大宇グループが開発した南浦工業団地とともに、北朝鮮経済の生命線となる可能性を潜ませている。すなわち同団地は、雇用効果として10万人以上、年間外貨取得額20億ドル以上（そ

これは現在の韓朝貿易額〔2005年現在で10億5,500万ドル<支援分を含む>〕の凡そ2倍に匹敵する）に達するものと予想されている。北朝鮮経済にとってそれは、同国が自国の命運を賭けて取り組んでいる「北朝鮮版輸出主導成長」の成否を文字通り握っていると云っても決して過言ではないのである。中国も中國大陸横断鉄道活用構想には熱心であり、資源開発を中心に、北朝鮮に強い関心を抱いている。さらに敷衍すると、後述するように、中国がそもそもいわゆる「現代版シルクロード」と呼ばれる中国版ランドブリッジ（CLB〔China Land Bridge〕）構想を独自に推し進めているということもまた見逃してはならないであろう。

かくして、「ランドブリッジ」構想に関しては、そのあり方次第で朝鮮半島の発展と安全保障が左右される以上、北朝鮮・韓国の両国が強い関心を示しているのに加え、中口も激しい綱引きを行っているのである。

### 3-2-2.「現代版シルクロード」構想

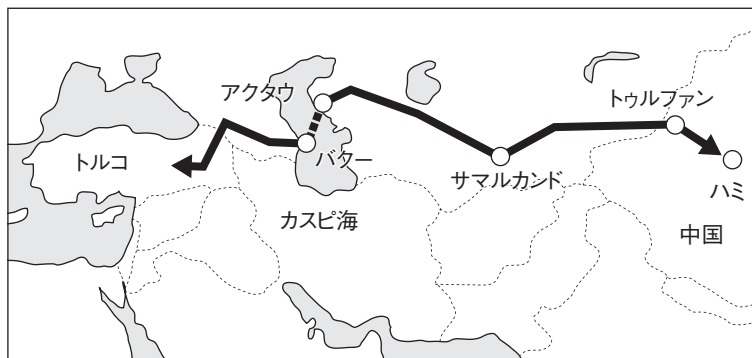
ところで、「現代版シルクロード」すなわちCLB（China Land Bridge）とは、中国の江蘇省・連雲港を起点とし、途中の中央アジア諸国を経由して、オランダのアムステルダムを終点とする総延長10,900kmの壮大なランドブリッジ構想である（図表Ⅲ-4-〔1〕参照）。ただしそれは今日では単なる構想に止まらず具

図表Ⅲ-4 「現代版シルクロード」構想

〔1〕 CLB (China Land Bridge)とSLB (Siberia Land Bridge)



〔2〕 アジア開発銀行主導の「現代版シルクロード」構想



（備考）北東アジア貿易回廊研究会「新絹之路 山海堂 2002年 p.707より作成。

（出所）高玲「チャイナ・ランド・ブリッジの発展大向と検討課題—先行のシベリア・ランド・ブリッジを教訓に—」（立命館国際地域研究 第25号〔2007年3月〕）p.27より。

（出所）日本経済新聞 2007年10月21日より。



体化し始めている点が注目される。すなわち、アジア開発銀行が計画し主導することによって、中国・中央アジアを舞台としアジアとヨーロッパとを結びつける新たな回路として、約200億ドルを投資して、2018年を完成年度として誕生しようとしているのがそれである（図表Ⅲ-4[2]参照）。（なお、新華社伝によれば、2007年10月9日、中国・連雲港—ロシア・モスクワ間の国際鉄道コンテナ輸送が開始されたとされる。それにより、「新ユーラシア・ランドブリッジ」を経由してのコンテナ直接輸送がヨーロッパにまで伸びることになったとされる<sup>(注17)</sup>。）

### 3-2-3. CLB（China Land Bridge）と東北振興

さて問題は、中国版ランドブリッジ構想が残念ながら先に見た「東北振興」とは今のところ繋がってはいないということだ。しかしながら、東北振興もいずれはボーダレス化する可能性を秘めている以上、それは北東アジアにおける物流ネットワークのあり方と遅かれ速かれ関わってくるものと想定される。とくに朝鮮半島の動向次第では、前述した中国大陸横断鉄道活用型ランドブリッジの中軸をなす「京義線」ルートが極めて重要な意味を持つてくるのである（図表Ⅲ-3[1]参照）。

それは、新潟→北九州→釜山→ソウル（ソウルからさらに元山を経てシベリア鉄道に繋がる「京義線」活用ルートを含めて）→新義州→丹東を経、さらに「大連輸送ルート」（大連—瀋陽—長春—ハルビン）にクロスオーバーすることにより東北三省へのアクセスも可能となるという点で（図表Ⅲ-5参照）、文字通り「ビックループ」<sup>(注18)</sup>と呼ぶに相応しい物流ネットワークである。

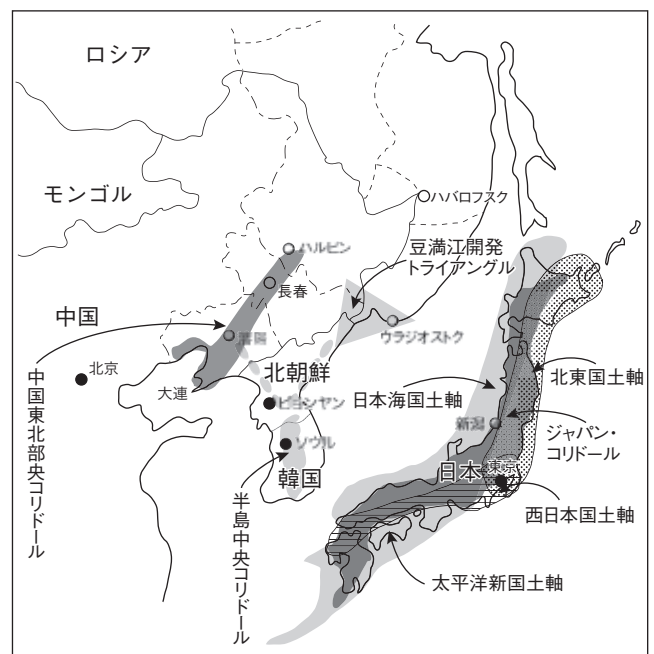
さらに、(イ)朝鮮半島では、釜山—ソウル間経済回路が既に発展しており、それがさらに北上して南北縦断経済回路へと進展する可能性を有している、(ロ)中国東北地域では、瀋陽—長春—ハルビンを結ぶ中国東北経済回路が形成されつつある、(ハ)シベリア極東地域においても、清津—延吉—ウラジオストック・ナホトカを結ぶ経済回路が形成され始めている、(ニ)そして日本においても、従来の太平洋国土軸に対して日本海

国土軸の比重が高まり、新たに北東アジア国土軸が日本列島の中心軸として浮上し始めている—という点で、それは「北東アジア経済回路」—すなわち「北東アジアビジネス・ネットワーク」—（図表Ⅲ-5参照）形成にも繋がり得る可能性を秘めているのである。

中国の「ボーダレス成長」論から云っても明らかなように、北東アジアにおける物流ネットワークのあり方は、ある意味では中国自体にとっても一況や当該地域である東北三省から観ればなおさらのこと一、きわめて重要な課題であることは間違いない。北東アジアは、いわゆる朝鮮半島問題を抱え、ここ暫くは安全保障上の不安定性と脆弱性を免れないとしても、潜在的な経済力の大きさや地政学的な重要性から観て、アジアの発展と安定性にとって不可欠な地域であるからだ<sup>(注19)</sup>。

従って、朝鮮半島情勢を念頭に置きつつも、物流ネットワークのあり方およびそれに伴うビジネス・ネットワーク問題さらには地域経済圏づくりについては、積

図表Ⅲ-5 北東アジア・コリドール



(備考) コーエイ総合研究所  
日本の4つの国土軸は、国土庁「21世紀の国土のグランドデザイン」  
(1998年3月)による。  
(出所) 総合研究開発機構(NIRA)・北東アジアグランドデザイン研究会「北  
東アジアのグランドデザイン—発展と共生へのシナリオ—」(日  
本経済評論社 2003年1月) p.160より。

極的に取り組む意義は大きいのである<sup>(注20)</sup>。

その意味で、中国の「ボーダレス成長」論にとっても、対北東アジア・インフラ整備 — ななかんずくCLBを通じての北東アジア物流ネットワーク整備 — は避けては通れない課題であると云えよう。

以上から明らかなように、中国は、インドシナ半島諸国との間で、物流ネットワーク整備をテコとしてボーダレスなビジネス・ネットワークを形成しかつその延長線上で国境を越えた経済圏形成に向けて、積極的に活動しており、しかもそれは、今や中国経済の発展戦略とくに地域経済の発展戦略の一環を成しているともみなすこともできよう。しかもこうしたボーダレスな地域発展戦略は、中国東北地方においても伏在しているものと観ておかなければならないであろう。

かくして中国は、新地域発展戦略を展開することによって、「ボーダレス成長」の可能性をますます強めており、それを通じて自国の潜在成長力を一層引き上げる可能性を有しているのである。

資源に対する中国の関心もまた横たわっているものと想定される。

- (注11) なお、タイ・インド間の交易関係発展の背景には、タイ・インド両国が、2003年に締結したFTA枠組み協定に基づき、アーリーハーベスト方式の関税削減を2004年9月から実施しているという提携関係が先行しているということも見落としてはならないであろう。
- (注12) 通商白書 2009 p.371 [URL] より。さらに、通関など国境通過に係わる時間を短縮すれば、8日で運ぶことができる<sup>(注12)</sup>とされている(同上より)。
- (注13) 経済産業省資料「第2章 東アジア事業ネットワークの拡大と深化」p.4 [URL] より。
- (注14) 同上より。
- (注15) この部分(第Ⅲ章第2節[1])は拙稿「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ構想」(新潟経営大学・地域活性化研究所『地域活性化ジャーナル』第14号)による。
- (注16) 日本経済新聞 2009年5月23日参照。
- (注17) Livedoor ニュース(2007年10月11日)より。
- (注18) 「ビックループ」とは、北東アジアの中心部をループ状に結ぶ基幹鉄道ネットワークのことを指している(澤井安勇「北東アジア・グランドデザイン」[北東アジア・グランドデザインパネル] [URL] より)。
- (注19) 北東アジアの地政学的重要性は、二重の意味での「カイト・フライング・モデル(Kite Flying Model)」によって成り立っている。いわゆる風揚げの際の「重心」の役割を担っているという訳だ。一つは、アジアさらにはアジア太平洋地域におけるKite Flying Modelの“balancer (balancer)”としての重要性である。北東アジアの有するこうした地政学的重要性は、アジア地域は無論のことアジア太平洋地域においてすら無視できないのである。(なお、この点については、拙稿「The monetary cooperation among the Won, the Yuan and the Yen as a player in the “Global Governance” in the financial world — Focusing on a “balancer” of the “Kite Flying Model” in the Asia-Pacific region —」[Niigata University of Management『Journal of Niigata University of Management』No.15]を参照されたい。)いまひとつは、北東アジア地域内における朝鮮半島が占める地政学上の重要性に関わっている。北東アジアの多国間貿易における相互補完性は韓国を除いては成り立たないのである。(なお、この点については、拙著『日中韓「自由貿易協定」構想』[2004年5月、明石書店刊]を参照されたい。)その意味で、朝鮮半島情勢は北東アジア地域は勿論のことアジア太平洋地域全体の行方を左右しかねない重要な問題なのである。
- (注20) なお、北東アジアにおける地域経済圏形成論は、“北東アジア自動車産業大動脈”構想の具体化からその第1歩を踏み出す可能性が強いものと想定される。この点に関しては、拙稿「アジアにおける内外連動型市場と広域地方経済圏 — 「関越クラスター」構想と新潟県の課題 —」(新潟経営大学・地域活性化研究所・研究プロジェクトⅡ [2009年度] p.67~105を参照されたい。

(注 1) BIMPとは、広域開発対象4ヶ国(Brunei, Indonesia, Malaysia, the Philippines)の頭文字によって呼ばれている開発計画の名称。

(注 2) IMTとは、Indonesia, Malaysia, Thailandの三カ国の頭文字を採って三カ国に跨る成長地帯の呼称としたもの。

(注 3) 「ボーダレス化」と「グローバル化」は似て非なる言葉だ。確かに両者は表裏の関係にあるとはいえ、異なる言葉でもある。前者が地域レベルを指しているのに対して、後者は地球レベルを含意している。従って、「グローバル化」とは「ボーダレス化」の究極の姿だと捉えるべきであろう。

(注 4) 日本経済新聞 2009年6月22日参照。

(注 5) 経済産業省資料「第2章 東アジア事業ネットワークの拡大と深化」p.4 [URL] より。

(注 6) 同上より。

(注 7) 同上より。

(注 8) 日本経済新聞「北緯23度アジア新経済帯」(日本経済新聞 2009年8月11日)参照。

(注 9) サンケイ新聞 2009年6月18日より。

(注10) 同上参照。なお、ミャンマーは東南アジアではインドネシア、マレーシアに次ぐ天然ガス資源保有国であるとされる(東奥日報 2007年9月28日 [URL] より)。中国のミャンマーにおけるパイプライン敷設の背景には、ミャンマー自体が有するこうした原油・天然ガス

## 日本の成長戦略 ― 結びに代えて

以上から明らかなように、日本の成長戦略としては、当面、内需関連分野や環境・新エネルギー分野を中心にして国内の潜在成長力引き上げに努める必要性があるという点については、誰しも異論がないであろう。にもかかわらず、人口減少と人口構造の変化の下での成長力低下を免れ得ないとすれば、中長期的には、アジアとくに中国の成長力との関連性を無視しては、日本の成長戦略自体が成り立たないということもまた今や否定し難いのである。

その場合、論点は二つである。一つは、拡大し発展する中国市場への参入である。二つには中国のボーダレス成長論の活用である。

本稿では後者の問題に焦点を当てた<sup>(注1)</sup>。中国の潜在成長力が今後も持続し得るならば、中国市場へのアクセスは、需給ギャップ拡大に苦しむ日本経済にとっても重要な課題であることは誰しも否定できないであろう。しかしながら、経済構造の変化とりわけ地域間格差の拡大を背景にして中国の成長力構造が大きく変化するというのであれば、コトは中国市場へのアクセス論だけでは済まされない。われわれの認識によれば、中国の経済成長・経済発展路線はますます地域開発・地域発展へと傾斜しつつあり、しかもその開発・発展自体が東南アジア諸国および北東アジア諸国とのボーダレスな関係抜きには成り立たなくなり始めているからだ。いわゆる“東アジア共同体”論が単なる夢物語として済ませられなくなり始めているのだ<sup>(注2)</sup>。かくしてわれわれは、中国の「ボーダレス成長」論に焦点を当てたのである。

云うまでもなく日本は、北東アジアにおける有力国の一つである。その意味では中国のボーダレス成長論を活用する上で、きわめて有利な条件を有しているとも云えよう。

しかもボーダレス成長論は、いまでこそ中国がその中で中心的な役割を果たしているとはいえ、やがてインドやロシアをも含めてアジア諸国全体に波及していく可能性がある。今後の世界経済における成長セン

ターと目される新興諸国・地域がアジアに集中しているからだ。アジアにおける共同体論も“東アジア共同体”論から“汎アジア共同体”論への発展していく可能性もまた視野にいれておくべきであるということだ。

われわれが日本の成長戦略はアジア版ニューデールに依拠すべきであるとするのは、以上の理由からである。

ところでボーダレス成長論の基盤が物流ネットワークにあるということは、その整備に不可欠な技術と資金に恵まれた日本に対してさらに有利な条件を提供してくれている。

アジアにおいては、企業を中心にしてビジネス・ネットワークが進展し、しかもその延長線上で国境を越えた地域経済圏形成が進展しており、それがアジアにおける“共同体”論の基盤を築きつつある。だが地域経済圏形成は、目下のところ東南アジアを主舞台としており、北東アジアにおいてはそのいずれもが未発展であり、未成熟である。何故か。ビジネス・ネットワークや経済圏形成のためには、基盤としての物流ネットワークの整備が先行しなければならない。ボーダレス化時代においては、産業再編成は地政学的要素をますます色濃く帯びざるを得ないが、そうした地政学的要素は一義的には物流ネットワークによって左右されるのである。いわゆる物流ネットワークによる産業構造の地政学的再編成である。にもかかわらず、「ランドブリッジ」構想の具体化への立ち後れに観られるように、北東アジアにおいては物流ネットワークの整備は決定的に立ち後れている。このことが、北東アジアにおけるビジネス・ネットワークの形成さらには地域経済圏づくりを大きく遅らせている。

だが、物流ネットワークの整備は地域の安定性とりわけ安全保障に大きく左右されることもまた否めない。従って、突き詰めて云えば、北東アジアにおいて経済圏形成が未成熟なのは、この地域がその形成に必要な物流ネットワーク整備の前提条件である地域の安定性を著しく欠いているためである、ということになる。

かくしてわれわれは、北東アジアにおけるランドブリッジ構想の重要性を改めて認識し<sup>(注3)</sup>、朝鮮半島における平和と安定に対して一定の方向性が打ち出され

---

るべく努力するとともに―そのために日本自身も貢献すべきであることは云うまでもないとして―、「ランドブリッジ」構想具体化のために可及的速やかに取り組まなければならない、ということを最後に指摘しておこう。

- 
- (注 1) 前者の問題すなわち市場論に関しては、拙稿（「アジアにおける内外連動型市場と広域地方経済圏―『関越クラスター』構想と新潟県の課題―」〔新潟経営大学・地域活性化研究所・研究プロジェクトⅡ＜2009年度＞〕）において取り上げておいたので、併せて参照されたい。
- (注 2) 過日（2009年10月25日）開催されたASEAN首脳会議において、関係国が“東アジア自由貿易圏”（東アジアFTA [Free Trade Agreement]）構想実現に一步踏み出したことは、そのことを端的に物語っていよう。アジアにおけるFTA/EPA（Economic Partnership Agreement）づくりの中核をなしているASEANが、“東アジア共同体”づくりにいよいよ本腰を入れ始めたと観られるからである（図表Ⅲ-2-〔4〕参照）。（尤も、アジアFTAの構成メンバーを、中国の主張に沿ってASEAN+3〔中国・日本・韓国〕の13カ国とするのか、それとも日本が主張しているようにASEAN+6〔3カ国+インド・オーストラリア+ニュージーランド〕の16カ国とするのかについては、両論併記とされており、今後課題を残してはいるが。）
- (注 3) 「ランドブリッジ」構想の重要性については、拙稿「日本海クロスオーバー型ランドブリッジ構想」(新潟経営大学・地域活性化研究所『地域活性化ジャーナル』第14号)および同「広域連携型関越クラスター構想」(同『地域活性化ジャーナル』第15号)を参照されたい。