

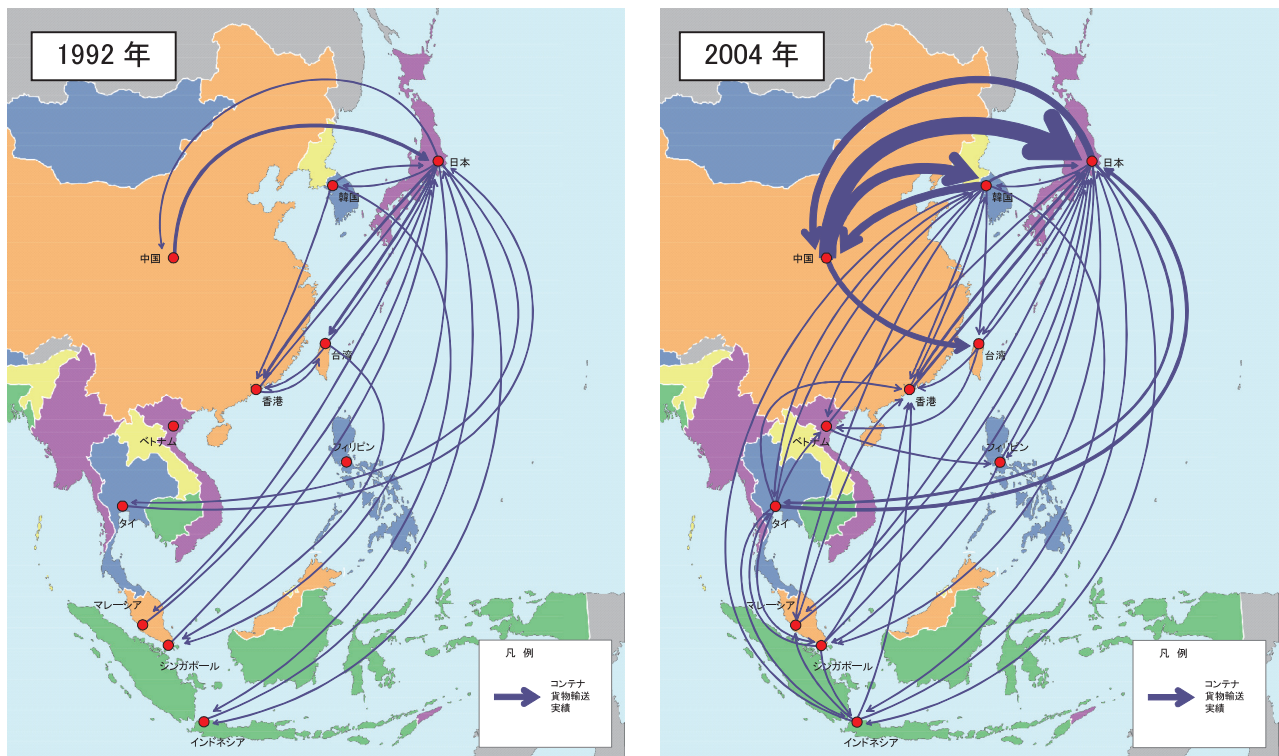


図 0-7 東アジア諸国間の海上コンテナ輸送量

(注 1) 50,000TEU 以上のみ (注 2) 海上コンテナ輸送量の全数データではない
(注 3) 中国－台湾は両方向合計 (注 4) 中国は、日本、韓国、台湾以外との輸送量データは不明

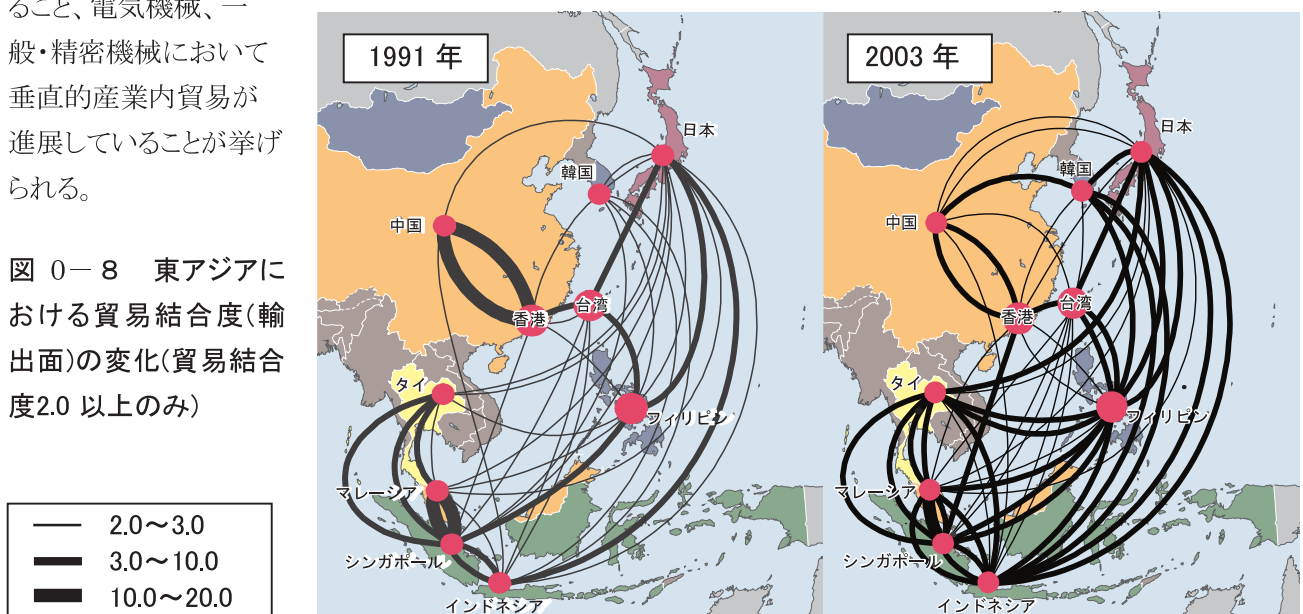
2. 東アジアにおける我が国の位置づけの明確化

我が国は、戦後、いち早く経済発展を遂げ、貿易面では東アジア地域を中心とした垂直分業体制を構築し、また、ODA を通じた東アジア諸国への資金的あるいは技術的援助を行うことにより、いわゆる『雁行型発展モデル』の中心的存在として東アジア諸国の経済発展を牽引してきた。しかし、我が国がバブル崩壊後、10 年余にわたる経済的停滞を余儀なくされている間に、東アジア諸国は大きく経済発展を遂げ、東アジア諸国の産業構造、国際交通・物流インフラの整備状況は大きく変化している。

東アジア諸国は、かつては日本をはじめとする特定の国との貿易結合度が高かったが、東アジアにおける国際分業の深化により、多様な国との貿易結合度が高まっている(図 0-8)。その背景には、東アジア域内において、日本やNIEs が資本集約型工程を担い、付加価値の高い中間財を生産する一方で、中国やASEAN 諸国が労働力集約型工程を担い、中間財の組み立てにより最終財を生産するといった工程間分業が進展していること、電気機械、一

般・精密機械において垂直的産業内貿易が進展していることが挙げられる。

図 0-8 東アジアにおける貿易結合度(輸出面)の変化(貿易結合度2.0 以上のみ)



このような東アジアにおける経済発展や経済的な結びつきの緊密化、分業体制の変化を背景に、東アジア諸国はシンガポールを筆頭に経済統合に向けて自由貿易地域協定(FTA) や経済連携協定(EPA)の取り組みを加速させてきている(

表 0－1)。また、近年では、ASEAN+3 による東アジア自由貿易地域(EAFTA)の形成が提言されている。

さらに、二国間の正式な協定による経済連携の枠組みのほか、北東アジアやインドシナ、フィリピン周辺、中国南部で、複数国にわたる地域連携が多数成立している(図 0－9)。

表 0－1 ASEAN+3 間のFTA の動向

	日本	韓国	中国	ASEAN	シンガポール	マレーシア	フィリピン	タイ	インドネシア
日本		2004.2 交渉開始		2005.4 交渉開始	2002.11 発効	2005.12 署名	2004.11 大筋合意	2005.9 大筋合意	2005.7 交渉開始
韓国	2004.2 交渉開始			2005.12 枠組署名	2005.8 署名	2004.8 交開合意			
中国				2002.11 枠組署名	2001.11 交渉開始			2003.10 EH発効	
ASEAN	2005.4 交渉開始	2005.12 枠組署名	2002.11 枠組署名						
シンガポール	2002.11 発効	2005.8 協定署名	2001.11 交渉開始						
マレーシア	2005.12 署名	2004.8 交開合意							
フィリピン	2004.11 大筋合意								
タイ	2005.9 大筋合意		2003.10 EH発効	1992.1 ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) 正式合意					
インドネシア	2005.7 交渉開始								

*EH: アーリーハーベスト協定、交開合意: 交渉開始合意

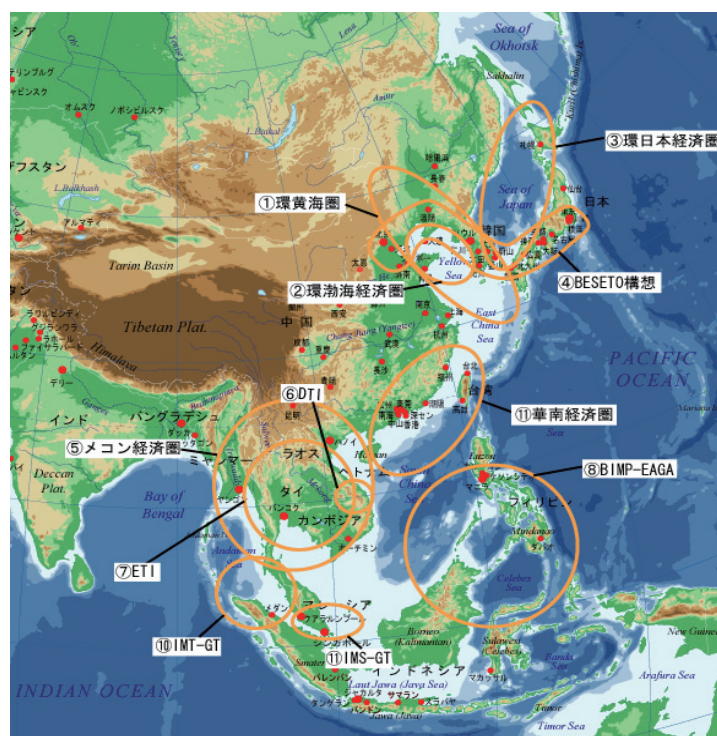


図 0－9 東アジアの地域連携

前述した東アジアにおける産業機能分担の変化の流れから、今後の東アジアにおける産業機能分担を考察すると次の2つの方向性が考えられる。

- ・労働力が安価な国において労働集約型工程を担い、日本やNIEs などが資本集約型工程を担う垂直分業のより一層の深化
- ・経済・産業の発展により労働集約型から資本集約型へ移行した国との水平分業の進展