



風力発電の電気を一部使用して走行する電車（マルメ、スウェーデン）

海外トピックス

地域経済統合と我が国の EPA の課題—物流インフラ整備の視点から

いいだまきよ
飯田牧代 調査研究センター副主任研究員

はじめに

我が国において、環太平洋パートナーシップ協定(Trans-Pacific Partnership:以下、TPP)への交渉参加を巡る議論がメディアを賑わせている。

TPPは、発効から原則10年以内に、農業分野を含む物品貿易の全品目について関税をほぼ100%撤廃することに加え、モノだけでなくサービス貿易や政府調達、競争政策、知的財産権、ヒトの移動等を含めた包括的な規定を盛り込む協定である。

グローバリゼーションが進展するなか、各地で発足している地域経済統合は関係国にどのような利益をもたらし、一方でどのような問題があるのか。本トピックスでは、地域経済統合形成の経緯とその効果、そして我が国の置かれた現状と今後の課題について述べる。

1. 難航する WTO 交渉から 地域経済統合の促進へ

1990年代以降、地域貿易協定が各地で締結され、その数は急増している。この背景には、GATT/WTOにおける多国間の貿易自由化交渉が容易に進展しない実態がある。

各国が貿易制限的な措置をなくし自由貿易を行うことは、消費者の経済厚生を最大化や生産者への需要先拡大をもたらす、国際市場の効率的な資源配分を可能とする。

ところが、2001年から始まったカタルのドーハにおける多角的貿易交渉「ドーハ開発アジェンダ」では、農業分野や近年急増するサービス分野における貿易の自由化に関する各国間の合意形成が進展せず、アンチ・ダンピング措置の濫用も問題となり、交渉は難航を極めた。同アジェンダは、各国間の利害を調整しきれず、結果、凍結状態となった。

多国間の貿易ルールについての合意形成が実現困難であるとはいえ、自由貿易に背を向ければ、多くの雇用が減少し、結果的に消費者価格の高騰を引き起こす。このような状況に鑑み、主要国では、多国間ではなく2国間ないしは特定地域の経済統合という形で貿易の自由化を推し進める方向が潮流となったのである。

2. 地域経済統合と貿易自由化

GATT/WTOにおける多国間の貿易自由化の場合、原則、比較優位に基づいて常に効率的な生産を行う国から輸入することになる。しかし、非締結国に対して貿易障壁を残すことになる地域貿易協定の場合、貿易政策如何によっては、非効率的な国との協定締結や、非締結国から締結国への輸入先シフトに伴う関税収入の低減等、締結国の経済厚生にマイナスの影響を与える可能性がある。

また、地域貿易協定は、非締結国からの輸出品価格を相対的に上昇させ、非締結国からの輸出品の需要減少と価格低下を引き起こす。その結果、締結国は価格低下の恩恵を受けるが、非締結国は損失を被ることになる。地域経済統合の規模が大きければ、世界全体の経済厚生を高めることができるが、その規模が小さければ、排他的な経済ブロックに転化する危険性も孕んでいる。一方で、地域経済統合がWTOの「ドーハ開発アジェンダ」を補完し、多角的貿易自由化への過渡的措置となれば、非効率な貿易による全体の経済厚生の悪化を免れることができる。今後、貿易自由化をどのような形態で行っていくかについては、引き続き慎重な議論が必要であろう。

3. 我が国の現状

我が国は現在、EPAを11の国・地域との間で

発効済であり、5つの国・地域と交渉中である。2010年11月9日、政府は我が国の経済連携について、「包括的経済連携に関する基本方針」を閣議決定した。この基本方針では、世界の主要貿易国、とりわけアジア太平洋地域との間で、世界の潮流から見て遜色ない高いレベルの経済連携を進めると同時に、競争力強化等の抜本的な国内改革を先行的に推進する旨が定められている。特に農業分野においては、農業従事者の高齢化や後継者難、低収益性等を踏まえ、競争力向上や海外需要の拡大等、我が国農業の潜在力を引き出す大胆な政策対応が不可欠としている。

経済学の視点に立てば、輸入関税や輸入割当、輸出自主規制や国内産業保護政策等の貿易制限的な政策介入は、資源配分に影響を与え、市場に歪みをもたらすことになる。それでもなお政府介入が行われるのは、経済に極めて重要な産業の育成や促進、公正な所得分配、国際収支の均衡等の諸課題達成のために必要と政策的に判断されるからである(2011年度予算案では農家に対する戸別所得補償が総額8,000億円と報道されている(2010年12月18日付日経新聞))。

2011年6月の政府の農業構造改革推進本部で決定予定の基本方針、さらには同年10月に策定予定の中長期的な視野に立った行動計画が、我が国政府の諸課題解決の行政能力を問うひとつの試金石となろう。我が国政府には、前倒しによる迅速な対応が求められると同時に、一部の利害関係者に偏った考えに陥ることなく、多角的な視点に立った決断が求められる。

4. 物流インフラ整備の課題

地域経済統合による貿易自由化が行われると、ヒト、モノ、カネの移動が増大する。物流の視点に立てば、貿易自由化は国内および国外における輸送費用と輸送時間を発生させる。物流インフラの充実度が貿易費用に与える影響は大きく、輸送費用の低下は貿易量増大に繋がるだけでなく、海外直接投資も増大させ、それに伴う企業内取引という形での貿易も誘発する。そのため、貿易自由化の際には、物流インフラ整備による経済効果も考慮する必要がある。

もちろん、物流を派生需要と捉えた場合、いくら物流インフラ整備を進めても、需要を伴わなければ単に埋没費用になるだけである。しかし、発展途上国の経済成長や開発援助政策も視野に入ると、物流インフラへの投資は实体经济の成長を

促進する効果が得られ、とりわけその影響は経済発展の初期段階において大きい。つまり、発展途上国にとって、物流インフラ投資による輸送キャパシティの増加は、規模の経済が働き、単位当りの輸送費用を低下させるだけでなく、輸送時間短縮による新たな投資創出をもたらす可能性が高い。

おわりに

我が国の貿易動向をみると、近年、貿易総額に占めるアジアの割合が大きくなっており、2008年の輸出総額(81兆180億円)に占める割合は53.8%(43兆5,480億円)、輸入総額(78兆9,550億円)に占める割合は62.7%(49兆5,120億円)と、いずれも5割を超えている。さらに、素材や中間財については東アジアへの輸出が多く、最終財については米国や欧州への輸出が多い傾向にある。

我が国において、東アジア地域圏との貿易の増大に加え、より広域なアジア太平洋地域での経済関係強化に向けての協力が進む中、総合物流施策大綱等の物流政策が検討されているが、それらが近年の貿易構造を充分に見極めた上で行われているとは言いきれない。また、アジア地域内には発展途上国も多く、域内の物流インフラも十分に整備されているとは言い難い。我が国や周辺国の貿易構造や産業構造、経済状況の変化に関する慎重な分析のうえに、具体性と現実性をもたせた政策を打ち出すことが必要である。

さらに、人口減少や少子高齢化に直面している我が国の国内事情に鑑みれば、今後、経済統合を見据えた物流インフラ投資の整備を行うことで、アジア地域内の内需拡大による持続的な成長を促すことが焦眉の急であり、そのための戦略的な物流政策が求められる。

我が国の厳しい財政状況の下、港湾や空港といった大規模な物流インフラへの投資を実施するには既存の手法だけでは限界がある。PPPを活用するなど民間資本を取り込み、我が国の企業がアジアでのインフラ整備を通じて事業権の獲得をするなど、長期的な収益を確保できるビジネスモデルを構築することも有益である。

これまで国内だけで捉えられてきた物流インフラの課題を、地域経済統合の進展のなか、域内の観点で捉え直す必要性があり、その際、公共性のある物流インフラへの投資を、如何に効率性と公共性のバランスを図りつつ行うか、政府の手腕が問われる。