

アジア二都物語

青木 健 Takeshi Aoki

杏林大学社会科学部教授
(財)国際貿易投資研究所 客員研究員

マレーシア駐在が終了して帰国した1990年以降、毎年アジアを訪問する機会に恵まれたが、2000年8月学生たちと2年振りにマレーシアとタイに行った。今回の現地調査での最大の関心は、アジア通貨危機を挟み、両国経済で最も大きな変化は何かを探ることであった。

両国経済とも、97年に発生したアジア通貨危機で大打撃を受けたが、99年頃から復調の兆しを見せるようになる。経済成長率タームで見ると、タイが99年に4.2%と3年振りにプラスに転じ、2000年も4~5%に、マレーシアも各々5.4%、6.0%となり、順調に景気は回復している。この景気回復をもたらしたのはIMFといわゆる宮沢マネーや民間などによる国際的金融支援、さらに政府による景気刺激策、外需によるものである。景気回復は町の景観の変化からもうかがえる。98年春バンコクに行った時、高速道路沿いにあるジャンクルジムに似た広告塔に、広告パネルはほとんど見られず、骨のやぐらばかりであったが、今回はパネルがかなり見られるようになっていた。

タイ、マレーシアとも、短いとはいえ首都にモノレールや郊外電車が開通した。高速道路も建設された。特にマレーシアでは、新空港の開港で、クアラ Lumpur と結ぶ高速道路網はすばらしいものである。一方、ほとんど見られなくなったものがある。ホテルと高層ビルの建設である。ビッグプロジェクトとともに、バブル期には自国経済パフォーマンスの成果誇示ばかりでなく、東アジアの経済競争成果のパロメータでもありと見られ、「高層ビル建設競争」を競ったものだ。タイのセメントの販売量は、バブル絶頂期の96年の3,708万トンから99年には1,870万トンへと半減した。クアラ Lumpur のホテルの稼働率は50%にも低下し、宿泊料金は大幅に下落している。バブル崩壊を経て現在両首都とも通常の喧騒にもどった。

一方、高成長の成果の一つである車の量が増えたも

の、変わらぬものがある。高度成長期の数年前に導入された“Taxi Meter”を表示するタクシーに数回乗ったものの、メーターをこちらから言うまで倒さない。バンコクを知り尽くしている知人も全く同じ経験をしている。マレーシアでも華人ドライバーがそれをよくやる。これは両国ともほとんど変わっていない。決められたルールを守れといいたい。またバンコクで初めて名物のツクツク(三輪車の簡便タクシー)に乗った。料金は同じ距離を行くのに100パーツから20パーツの幅がある。学生たちは料金交渉を楽しんでいた。これはよく需給を反映したものであるという俗説があるが、そんな高級な理論はいらない。外国人旅行者がボラれている。

こうした表面上の現象とは別に、アジア通貨危機を境に、深部でより大きな変化が進行している。97年12月、タイのプーミポン国王は、通貨危機に打ちひしがれる国民に対し、「足るを知る経済」(セタキットポーピアン、Sufficiency Economy)を訴えた。国王の講話内容は国産品の勧め、借金生活の戒め、身の丈に合った投資などで、これを踏まえて国家経済社会開発庁は経済、社会などあらゆる側面から検討しており、それは2002年からスタートする1期5年の次期第9次経済社会開発に反映されよう。特にタイでは国王の影響力が大きく、今後タイ経済の動向に大きな影響を及ぼすことになる。一方、マレーシアはIMFの介入を拒否して独自の路線で経済の再建に成功し自信を深め、IT革命の追い風を満喫し、さらなる飛躍を目指している。

東アジア諸国はアジア通貨危機を境に、タイとマレーシアに代表されるように各国は経済発展路線を修正しつつある。東アジア諸国はアジア通貨危機の経験をどのように今後生かしていくのか。これが今後の長期的発展で格差をもたらすことになる。短期的な景気回復だけで東アジア経済を判断してはならない。