

## 第4章

### ASEAN 経済共同体の現状と展望

梅崎 創・熊谷 聰

- ASEAN 経済共同体(AEC)は、1992 年に合意された AFTA を中心として、貿易円滑化、サービス自由化、投資自由化・円滑化、人の移動の自由化、広域インフラ整備、国境円滑化、基準認証の調和化など、より「深い」経済統合を目指すものである。これらの措置は、経済の発展段階や規模、生産要素の賦存状況などの多様性という ASEAN の特徴を、更なる経済成長と格差是正の原動力へと転換するものであると期待される。
- AEC ブループリントで合意された計画のうち、これまで約 80%が実行されており、貿易自由化・円滑化措置などで具体的な進展が見られる分野もあるが、各国の法制度の修正が必要になるサービス自由化や交通円滑化、初期条件に大きな遅れのある後発 ASEAN 諸国、特に、カンボジア、ラオス、ミャンマーでは今後の実行にも困難が予想される。
- 日系企業は、先進 ASEAN 諸国を中心に直接投資により生産拠点を立地し、周辺国とも接続した高度な生産・物流ネットワークを構築しつつ、その事業を維持・拡大してきた。「単一市場・生産拠点」を目指す AEC は、この動きを更に促進するとともに、新しいビジネス機会も生む。例えば、域内の最適国に生産拠点を立地することで、当該国だけでなく、ASEAN 全体、ASEAN が締結している FTA を通じて第三国の市場への参入がより容易になるため、国際化戦略の選択肢が増えことになる。加えて、中間層が形成され、市場としての魅力も増していること、旺盛なインフラ開発需要があることなども ASEAN の魅力である。
- 日本政府には、新興国である後発 ASEAN 諸国への援助(インフラ開発、法制度整備、人材育成等)を強化し、戦略的に日系企業の生産・物流ネットワークの拡大・再編(タイ+1、中国+1など)を支援することが望まれる。日・ラオス・ASEAN 事務局が進めているラオス・パイロット・プロジェクトのような広域的視点に立った援助を、カンボジアやラオスに横展開することも一案である。
- 2013 年 12 月の日 ASEAN 合意を踏まえ、沖縄の航空ハブ化やインバウンド観光振興などの具体的な活用戦略を立案しつつ、日 ASEAN 航空協定の協議を推進することも期待される。ASEAN との物流・人流の活発化は、生産拠点としての日本の魅力向上につながり、また、サービス産業などの ASEAN 展開の基盤にもなりうる。
- 日本、ASEAN、周辺国を含む広域的な生産・物流ネットワークの拡大・再編を促進するため、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)、ASEAN と周辺国を結ぶアジア経済回廊構想などの推進も期待される。

## 第1節 はじめに

近年、東南アジア諸国連合(Association of Southeast Asian Nations: ASEAN)への関心が高まっている。国際協力銀行の「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告(第25回)」によると、中期的(今後3年程度)有望事業展開先の最上位に初めてインドネシアが選ばれており、ASEAN加盟10カ国のうち、ブルネイを除く9カ国が上位20カ国に入っている(国際協力銀行[2013])。過去5年間の同調査を振り返ると、2009年度調査では上位20カ国に入っていたのはベトナム、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポールの6カ国であったが、2010年度調査からミャンマー、2011年度調査からカンボジア、そして今回の2013年度調査からラオスが選ばれており、ASEAN全体への関心の高まりが見受けられる<sup>1</sup>。

歴史的には、戦後、特に1985年のプラザ合意以降、多くの日系企業が先進ASEAN諸国に進出し、高度な生産・物流ネットワークを構築しつつ、ASEANを主要な生産拠点の一つとしてきており、同時にASEAN諸国の経済発展にも寄与するという互恵関係が構築されてきた。その過程では、日本政府による政府開発援助(Official Development Assistance: ODA)、日系企業が進出先に設立した商工会議所によるホスト国政府との政策対話などを通じて、ハード、ソフト両面での投資環境の改善が進められてきている。また、日本、中国、韓国、インド、オーストラリア、ニュージーランドなどの周辺諸国と締結してきた自由貿易協定(Free Trade Agreement: FTA)により、ASEANはアジア地域を覆うFTAネットワークのハブとなっており、同地域の経済発展を支えてきた生産・物流ネットワークにも大きな影響を及ぼしている。

近年のASEANへの関心の高まりには、このような過去の経緯に加えて、安倍政権発足以前まで続いていた超円高への対応として生産活動のさらなる国際化が求められていたこと、対中関係の悪化などの要因が関係している。ASEAN域内では、堅調な経済発展により中間所得層が拡大し、市場としての魅力が向上してきており、ASEANが2015年までの設立を目指しているASEAN経済共同体(ASEAN Economic Community: AEC)により、このような流れを中長期的に維持継続するための制度的枠組みが構築されつつあることも背景にある。

以下本章では、ASEAN経済概況を整理した上で、AECの概要、期待される効果、主要分野の進捗状況、課題をまとめ、日本として、日系企業として大きな変貌を遂げつつあるASEANにいかに関わっていくのかについての提言を示す。

## 第2節 ASEAN経済概況

ASEANは1967年のインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの5カ国

<sup>1</sup> ただし、回答数から判断すると、昨年度までの4年間は1位、2位を占めてきた中国とインドの得票が、日中関係の悪化、インド経済の失速などを反映して大きく減少したことにより、ASEANへの関心が相対的に高まった、という側面もある。

によるバンコク宣言により設立された地域協力機構である。1984 年には加盟したブルネイが加盟し、6 カ国体制となった。1990 年代に入ると、経済活動のグローバル化や中国の台頭に対峙するために、ASEAN は地域経済統合の深化、加盟国の増加を目指すようになり、1995 年にベトナム、1997 年にラオス、ミャンマー、1999 年にカンボジアが相次いで加盟し、現在の 10 カ国体制となった<sup>2</sup>。

ASEAN の各国経済は様々な意味で多様である(表 4-1)。2010 年時点の一人当たり GDP は、最も高いシンガポールでは 44,697 ドルであり、ブルネイが 31,982 ドルで続く。これら高所得国マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピンが続き、1990 年代に加盟した CLMV 諸国はまだ低い水準にある。一人当たり GDP の最大格差はシンガポールとミャンマーの間にあり、60 倍以上にのぼる。ASEAN 全体の人口は約 6 億人であるが、インドネシアとブルネイの間にある最大格差は 600 倍以上である。名目 GDP はインドネシアが最大であり、最小のラオスとの間には 100 倍以上の差がある。他方で、2000 年代を見ると、低所得である CLMV 諸国が 8% 以上と、先発 ASEAN 諸国より高い実質 GDP 成長率を残しており、格差が収斂していく傾向が見られる。ADBI[2012]においても、この傾向が継続すると想定されているが、2030 年においても大きな経済格差が残る見込みである。また、ASEAN 全体として見ると、名目 GDP は 1 兆 8861 億ドルであり、韓国の 2 倍程度、インドよりは大きいが、日本や中国と比較すると約 3 分の 1 に過ぎない。人口は日本の約 5 倍、中国、インドの半分程度である。

表 4-1. ASEAN 経済概況

	実質GDP成長率(各国通貨)			名目GDP		人口		一人当たりGDP	
	1980年代			2010			2030		
	%			億米ドル	ASEAN=100	万人	ASEAN=100	米ドル	
シンガポール	8.6	8.0	6.3	2,317	12.3	518	0.9	44,697	79,300
ブルネイ	0.1	2.5	1.5	124	0.7	39	0.1	31,982	75,433
マレーシア	6.7	7.9	5.1	2,468	13.1	2,859	4.8	8,634	24,780
タイ	8.8	4.9	4.8	3,189	16.9	6,388	10.7	4,992	14,204
インドネシア	6.1	4.4	5.8	7,095	37.6	23,764	39.7	2,986	10,582
フィリピン	1.9	3.2	5.3	1,996	10.6	9,260	15.5	2,155	5,034
ベトナム	6.5	8.4	8.1	1,036	5.5	8,826	14.7	1,174	4,336
ラオス	6.2	6.8	8.0	69	0.4	620	1.0	1,105	3,623
カンボジア	11.7	7.8	8.9	113	0.6	1,495	2.5	753	2,934
ミャンマー	1.4	7.9	11.5	454	2.4	6,119	10.2	742	3,216
日本	5.2	1.3	0.8	54,954	291.4	12,805	21.4	42,917	
韓国	10.9	7.3	4.6	10,149	53.8	4,941	8.3	20,540	
中国	10.4	11.7	11.7	59,304	314.4	134,091	223.9	4,423	
インド	6.2	6.2	8.2	16,148	85.6	119,052	198.8	1,356	

(出所) IMF, *World Economic Outlook Database* 各年版、2030 年の一人当たり GDP は ADBI[2012]。

表 4-2 は 2012 年の ASEAN および周辺諸国の輸出額、GDP 比、および主要輸出先のシェアを示したものである。ここでも ASEAN の多様性が見てとれる。歴史的に貿易港として発展してきたシンガポールは、中継貿易も盛んなことから、輸出額が 4097 億ドルと ASEAN

<sup>2</sup> ASEAN 設立の経緯については、例えば、山影編[2011]を参照。

域内で最大であり、GDP 比でも 149% となっている。日系を含み、多くの外国投資を受け入れてきたマレーシア、タイは GDP 比でそれぞれ 75%、62% と、輸出のシェアも高い。他方、島嶼国であるインドネシアとフィリピンは、GDP 比で見た輸出の規模は 20% 強に過ぎない。データが利用不能なラオスを除き、表中で輸出額が最少であるカンボジアでも、GDP 比で見ると 56% となっている。輸出先シェアを見ると、程度の差はあるものの、ASEAN 域内、日本、中国、韓国、米国が主要な市場となっている。ミャンマーは軍政下で経済制裁を受けていたため米国への輸出がなく、国境を接するタイ(40.7%)、インド、中国が輸出先の約 7 割を占めている。2011 年以降の政治・経済改革により欧米からの経済制裁は段階的に解除されており、ミャンマーは輸出先の多角化と共に、輸出額も増加していくことが想定される。ミャンマーと対照的なのがカンボジアである。一般特恵関税(GSP)制度を活用して、衣類を中心とした米国向け輸出が大きい。ブルネイは日本や韓国向けの石油・天然ガスが主要な輸出であり、ASEAN 域内への輸出は 12.9% と限定的である。

なお、ASEAN 全体の輸出総額に占める域内貿易のシェアは 25.9% であった。日本から見ても ASEAN は中国、米国、欧州と並ぶ主要な輸出市場である。

表 4-2. ASEAN および周辺諸国の輸出先(2012 年)

	輸出(DoTS 計)		輸出先シェア					
	億米ドル	GDP 比	ASEAN	日本	中国	韓国	インド	米国
シンガポール	4,097	149%	31.7%	4.6%	21.7%	4.0%	2.7%	5.5%
ブルネイ	121	71%	12.9%	45.0%	2.7%	14.9%	7.3%	0.7%
マレーシア	2,276	75%	26.8%	11.8%	16.9%	3.6%	4.2%	8.7%
タイ	2,282	62%	24.7%	10.2%	17.4%	2.1%	2.4%	9.9%
インドネシア	1,900	22%	22.0%	15.9%	12.8%	7.9%	6.6%	7.8%
フィリピン	520	21%	18.9%	19.0%	21.0%	5.5%	0.6%	14.2%
ベトナム	1,108	71%	15.6%	11.8%	14.5%	5.0%	1.6%	17.8%
カンボジア	78	56%	16.9%	4.7%	3.3%	1.5%	0.1%	32.6%
ミャンマー	83	15%	45.8%	7.4%	14.8%	3.9%	14.8%	0.0%
インド	2,972	16%	11.3%	2.3%	9.1%	1.4%	0.0%	12.2%
中国(本土)	20,500	25%	9.9%	7.4%	15.8%	4.3%	2.3%	17.2%
中国(香港)	4,431	168%	6.6%	4.2%	54.1%	1.7%	2.2%	9.9%
日本	7,986	13%	16.2%	0.0%	23.2%	7.7%	1.3%	17.8%
韓国	5,479	49%	14.4%	7.1%	30.5%	0.0%	2.2%	10.7%
米国	15,460	10%	4.9%	4.5%	9.6%	2.7%	1.4%	0.0%

(出所) 輸出額は IMF, Direction of Trade Statistics, 2013Q3、GDP はミャンマーに関しては IMF の推計値、他は World Bank, World Development Indicators 2013 を用いた。

(注) ラオスのデータはこの統計では利用不能。

表 4-3 は外国直接投資(Foreign Direct Investment: FDI) のストックを示している。2012 年末時点では、シンガポールが 6,824 億ドルと ASEAN 加盟国の中では最大の受入国であり、

インドネシア、タイ、マレーシアがこれに続く。シンガポールの FDI 受入額が多いのは、同国がアジアの金融センターや地域統括拠点としての機能を有していることを反映している。CLMV 諸国への FDI は、1980 年時点では極めて小規模であったが、少しずつ増加している。ASEAN 域内でのシェアを大きく落としているのはインドネシアとマレーシアである。これは、両国には、工業化が本格化する以前から資源開発を目的とした FDI が多く流入していたことを反映している。中国の FDI 受入額は、改革開放政策導入直後の 1980 年には ASEAN 全体と比較してわずか 6.2% に過ぎなかつたが、2012 年時点では 63.1% へと急拡大している。インドは 2000 年代以降の増加が著しい。

表 4-3. 外国直接投資の受け入れ(ストック)

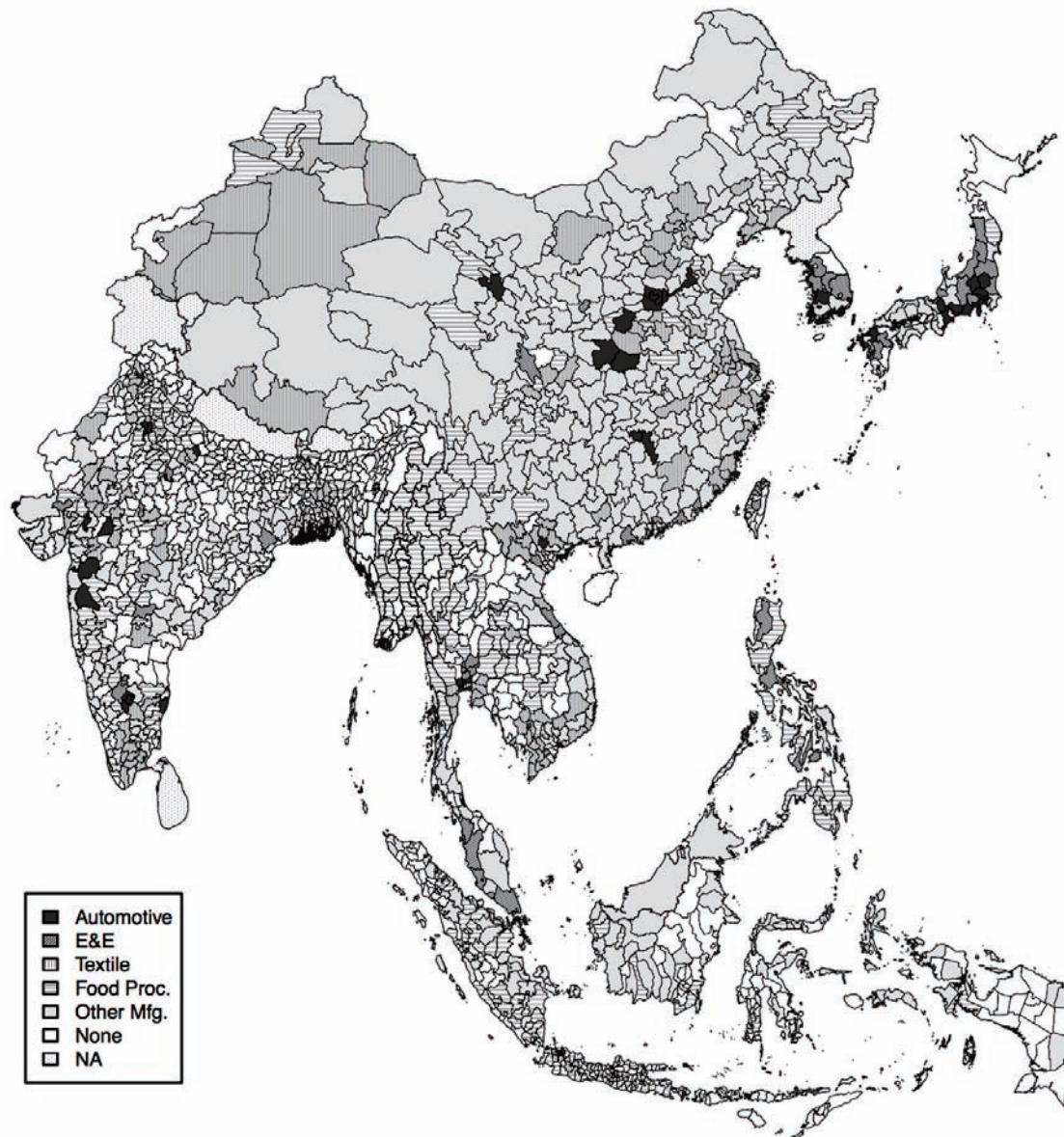
	1980		1990		2000		2010		2012	
	億米ドル	%	億米ドル	%	億米ドル	%	億米ドル	%	億米ドル	%
シンガポール	54 <sup>1</sup>	30.7	305 <sup>1</sup>	49.4	1,106 <sup>1</sup>	43.2	5,936 <sup>1</sup>	53.5	6,824 <sup>1</sup>	51.7
インドネシア	46 <sup>1</sup>	26.2	87 <sup>1</sup>	14.2	251 <sup>1</sup>	9.8	1,607 <sup>1</sup>	14.5	2,057 <sup>1</sup>	15.6
タイ	10 <sup>1</sup>	5.6	82 <sup>1</sup>	13.4	299 <sup>1</sup>	11.7	1,425 <sup>1</sup>	12.9	1,591 <sup>1</sup>	12.1
マレーシア	52 <sup>1</sup>	29.7	103 <sup>1</sup>	16.7	527 <sup>1</sup>	20.6	1,016 <sup>1</sup>	9.2	1,324 <sup>1</sup>	10.0
ベトナム	0 <sup>1</sup>	0.1	2 <sup>1</sup>	0.4	147 <sup>1</sup>	5.8	567 <sup>1</sup>	5.1	725 <sup>1</sup>	5.5
フィリピン	13 <sup>1</sup>	7.4	33 <sup>1</sup>	5.3	138 <sup>1</sup>	5.4	259 <sup>1</sup>	2.3	310 <sup>1</sup>	2.4
ブルネイ	0 <sup>1</sup>	0.1	0 <sup>1</sup>	0.1	39 <sup>1</sup>	1.5	112 <sup>1</sup>	1.0	133 <sup>1</sup>	1.0
ミャンマー	0 <sup>1</sup>	0.0	3 <sup>1</sup>	0.5	32 <sup>1</sup>	1.3	88 <sup>1</sup>	0.8	119 <sup>1</sup>	0.9
カンボジア	0 <sup>1</sup>	0.2	0 <sup>1</sup>	0.1	16 <sup>1</sup>	0.6	60 <sup>1</sup>	0.5	84 <sup>1</sup>	0.6
ラオス	0 <sup>1</sup>	0.0	0 <sup>1</sup>	0.0	6 <sup>1</sup>	0.2	19 <sup>1</sup>	0.2	25 <sup>1</sup>	0.2
ASEAN計	174 <sup>1</sup>	100.0	616 <sup>1</sup>	100.0	2,560 <sup>1</sup>	100.0	11,089 <sup>1</sup>	100.0	13,192 <sup>1</sup>	100.0
中国	11 <sup>1</sup>	6.2	207 <sup>1</sup>	33.6	1,933 <sup>1</sup>	75.5	5,878 <sup>1</sup>	53.0	8,329 <sup>1</sup>	63.1
インド	5 <sup>1</sup>	2.6	17 <sup>1</sup>	2.7	163 <sup>1</sup>	6.4	2,056 <sup>1</sup>	18.5	2,263 <sup>1</sup>	17.2

(出所) UNCTADStat に基づき筆者作成。

(注) シェアは ASEAN10 カ国の合計値に対する比率を示している。

図 4-1 は、アジア経済研究所が開発している経済地理シミュレーション・モデル (Geographical Simulation Model: GSM) のデータベースを用いて、ASEAN および周辺国・地域の主要産業を図示したものである。まず、ASEAN 諸国の工業化が進んだとはいえ、先発 ASEAN 諸国においても製造業の集積が見られるのは、各国首都などの大都市近郊に限られていることが分かる。ASEAN 域内に限定すると、自動車産業(自動二輪車を含む)は、バンコク、ジャカルタ、ハノイに集積しており、電機電子産業はマレーシア半島部、バンコク、ハノイ、ホーチミン、マニラ、セブなどに集積している。繊維産業の集積はベトナム、タイ、カンボジア、ジャワ島などに散在している。大都市から離れたところでは、石油化学、食品加工、木製品などが主要製造業となっている。ASEAN 各国の経済発展段階が多様であるのと同様に、ASEAN 各国の国内においても大都市と周辺部とで産業構造が大きく異なっている。

図 4-1. ASEAN および周辺国・地域の製造業の地理的分布(2005 年)



(出所) GSM データベースにより作成。

(注) 顯示比較優位に基づいて各地域の主要製造業を図示している。なお、国別ではなく、詳細な地域別統計を要するため、2005 年が現在利用可能な最新統計となっている。

以上に見てきたとおり、ASEAN 諸国の経済の規模、発展段階、構造は多様である。このような多様性は、ASEAN の強みでもあり、弱みでもある。所得(賃金)水準や国の規模が大きく異なることから、各国、さらには各国内の各地域の比較優位も多様であり、それ故に様々な産業の受け皿となることが可能である。ASEAN に進出する日系製造業企業は、その製品の特性に応じて、最適な生産地を選ぶことができる。とくに、ASEAN 経済共同体(AEC)の設立を目指して経済統合を深化させている ASEAN においては、国境を越える工程間分業体制

の構築がより容易になることが期待される。他方、ASEAN の多様性は、政府の能力の格差にもつながり、また、加盟国間での利害対立を生むこともあり、経済統合に向けた合意事項の実行を遅らせる原因ともなり得る。この意味で、ASEAN 加盟国間、各国内の格差是正に向けた取り組みは、ASEAN の経済統合を進化させていくうえで重要な意義を持っている。

また、表 4-1 で示したとおり、着実な経済成長を遂げている ASEAN では、いわゆる中間層の人口も増加している。日系企業にとって、従来 ASEAN は生産拠点としての関わりが中心であったが、市場としての重要性も高まりつつある。また、旺盛なインフラ開発需要もあることから、日系企業の対 ASEAN 国際展開には大きな可能性が開かれている。

## 第 2 節 ASEAN 経済共同体の概要と主要分野の進捗状況

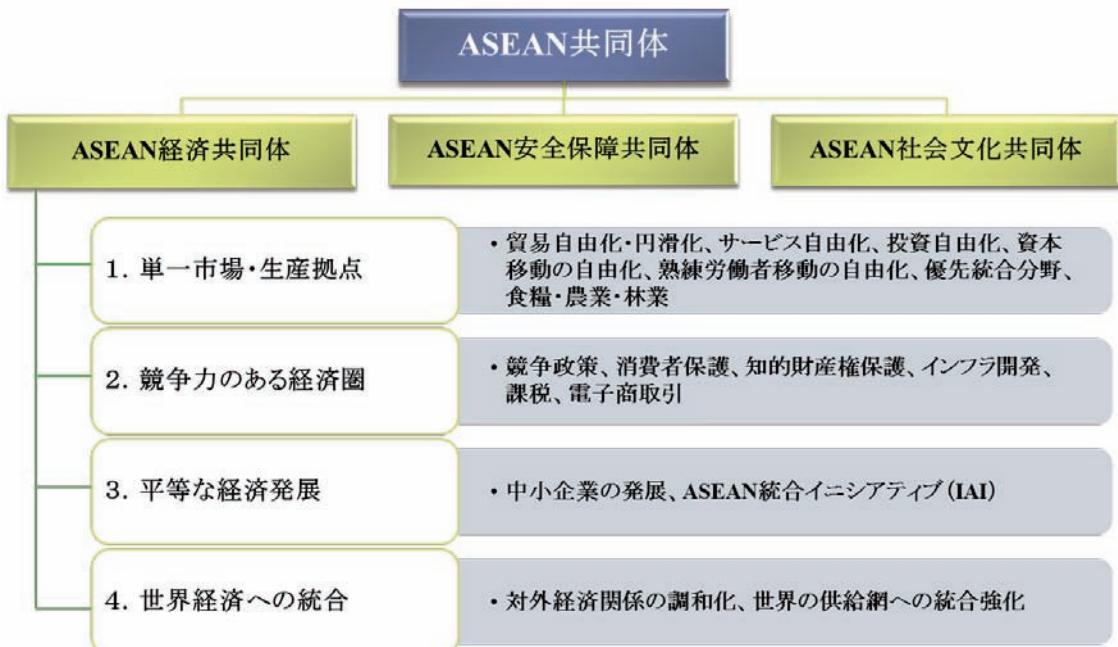
### 1. ASEAN 経済共同体とは何か

ASEAN は 2015 年の ASEAN 共同体構築を目指して様々な取り組みを加速している。ASEAN 共同体は、ASEAN 経済共同体(ASEAN Economic Community: AEC)、ASEAN 政治安全保障共同体(ASEAN Political Security Community: APSC)、ASEAN 社会文化共同体(ASEAN Socio-Cultural Community: APSC)という 3 本柱から構成されている。以下本節では、ASEAN 共同体の中核をなす ASEAN 経済共同体(ASEAN Economic Community: AEC)に焦点を当て、その目的、概要、期待される効果等を整理する。

AEC は、1990 年代から構築されてきた ASEAN 自由貿易地域(ASEAN Free Trade Area: AFTA)を中心としつつも、単なる自由貿易地域にとどまらず、貿易円滑化、サービス貿易の自由化、投資の自由化・円滑化、広域的インフラ整備、基準適合 (standard and conformance)、相互認証(mutual recognition)、格差是正のための域内協力などを含んだ質の高い経済統合を目指している。当初は 2020 年を目標年次と定めていたが、加速する経済のグローバル化、中国、インドなどの周辺新興国の台頭といった情勢を踏まえ、2007 年 1 月の第 12 回 ASEAN 首脳会議において、設立期限を 2015 年に前倒しするとの合意がなされた。さらに、2007 年 11 月の第 13 回 ASEAN 首脳会議では、AEC 設立に向けた工程表となる AEC ブループリントが採択され、AEC は、単一市場・生産拠点、競争力のある経済圏、均整のとれた経済発展、世界経済への統合、の 4 つの特徴を持つものと定義された(図 4-2)。AEC ブループリントは 17 の中核要素と 176 の優先事業からなる包括的な行程表であり、メンバー国にその着実な実行を義務づけるという意味で、特に ASEAN にとっては画期的、野心的なものである<sup>3</sup>。

<sup>3</sup> ブループリントは AEC、APSC、ASCC の各分野で作成されており、ASEAN 統合イニシアティブ(Initiative for ASEAN Integration: IAI)ワークプランと共に、ASEAN[2009]として公表されている。

図 4-2. ASEAN 経済共同体の概要



(出所) ASEAN[2009]に基づき筆者作成。

以下本節では、AECブループリントで合意された主要な取り組み、具体的には、貿易自由化・円滑化、サービス自由化、自然人の移動、交通分野協力に焦点を当てて、その概要、進捗状況、課題を整理していく<sup>4</sup>。

## 2. 貿易自由化・円滑化

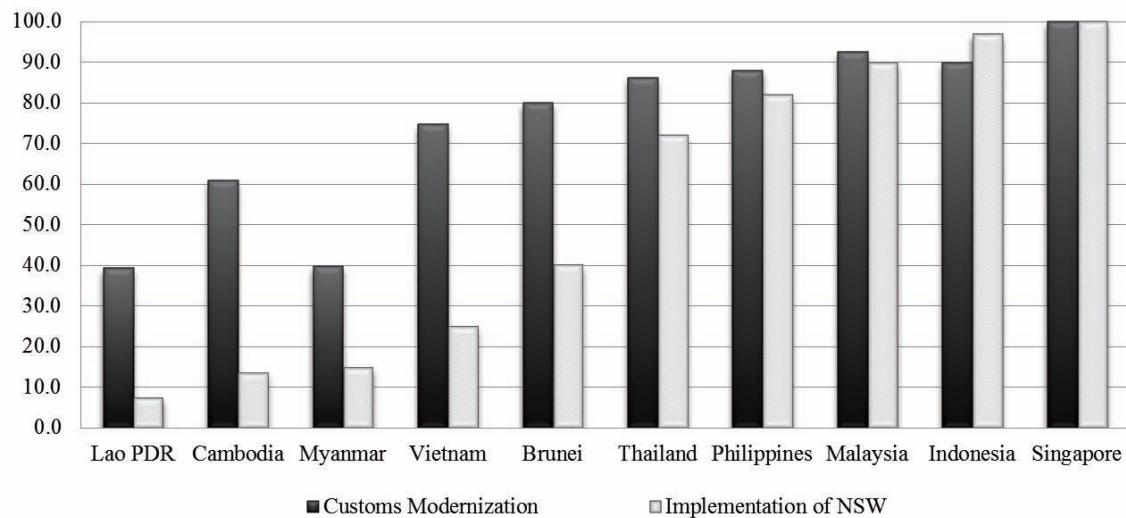
前述のとおり、貿易自由化は 1992 年から AFTA-CEPT 協定に沿って進められており、AEC の中核に位置づけられている。AEC ブループリントでは、センシティブ・リスト、高度センシティブ・リストに含まれる品目以外の全品目について、ASEAN 先発国は 2010 年まで、1990 年代以降に加盟した CLMV 諸国は原則 2015 年まで(一部 2018 年まで猶予)に関税を撤廃すると規定されている。さらに、センシティブ・リスト品目についても、ASEAN 先発国は 2010 年まで、ベトナムは 2013 年まで、ラオスとミャンマーは 2015 年まで、カンボジアは 2017 年までに、関税率を 5% 以下に削減することとされている。AFTA-CEPT 協定を発展的に継承する枠組みとして、2008 年 12 月には ASEAN 物品貿易協定(ASEAN Trade in Goods Agreement: ATIGA)が調印され、2010 年 5 月に発効しており、現在の ASEAN の貿易自由化は ATIGA に沿って進められている。東アジア・ASEAN 経済研究センター(Economic Research Institute for ASEAN and East Asia: ERIA)が、ASEAN 経済大臣会合の依頼により 2012 年に取りまとめた中間レビューによると、2010 年時点での共通効果特恵関税(CEPT)の平均値は、

<sup>4</sup> ASEAN の経済共同体構築、接続性強化の進捗状況に関する包括的な研究として、Basu Das [2012, 2013]、Basu Das, et al [2013]、ERIA [2012]、石川 [2012]、石川他編著 [2013]などを参照。

ASEAN 先発国では事実上ゼロとなっており、CLMV でも平均 2.6%にまで削減されており、ASEAN 域内貿易の拡大に貢献してきたという評価が示されている(ERIA[2012])。この意味で、財の貿易に関しては、今後の焦点は貿易円滑化措置、非関税障壁の削減へと移行してきている。

ASEAN が取り組む貿易円滑化措置の中核は、ASEAN シングル・ウインドウ(ASEAN Single Window: ASW)の構築である。AEC ブループリントでは、第一段階である各加盟国のシングル・ウインドウ(National Single Window: NSW)を、ASEAN 先発国は 2008 年までに、CLMV は 2012 年までに運用開始するものとし、その後、これらを ASW として接続するという計画を立てている。前述の ERIA[2012]によれば、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの 5 カ国はすでに NSW の運用を開始しており、2015 年までにすべての主要空港・港へと広げる予定と報告されている。ブルネイ、ベトナムは 2015 年までに NSW の運用を開始すべく、最終段階に入っている。カンボジア、ラオス、ミャンマーを除く 7 カ国による部分的な ASW は 2015 年までの運用開始が可能と見られている(ERIA[2012])。2013 年 10 月の ASEAN 首脳会議議長声明によれば、カンボジア、ラオス、ミャンマーを除く 7 カ国による ASW 運用試験が成功裏に行われたとのことである。

図 4-3. 税関近代化と NSW 進捗状況



(出所) ERIA[2012]。

カンボジア、ラオス、ミャンマーの遅れに関しては、税関手続きの電子化、オンライン化といった NSW 構築のための初期条件そのものが大きく遅れていたことを考慮する必要がある(図 4-3)。現実的には、AEC ブループリントの目標年限はそもそも達成困難であったと考えるべきであり、今後の ASW 構築に向けては ASEAN 統合イニシアティブ(Initiative for ASEAN Integration: IAI)などを通じた域内協力、域外諸国からの技術協力などを引き続き進めていく必要がある。

### 3. サービス自由化

ASEANにおけるサービス自由化は、1995年12月に締結された ASEAN サービス枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS)に沿って進められている。実際に取り引きされる財が物理的に移動する財の貿易とは異なり、サービス貿易は、国境を越えるサービス取引(Mode 1)、海外におけるサービス消費(Mode 2)、業務上の拠点を通じてのサービス提供(Mode 3)、自然人の移動によるサービス提供(Mode 4)という4つの形態(mode)により取り引きされる。

AECブループリントでは、Mode 1、2に関しては2008年までに自由化することとされているが、この点はもともと規制されていたわけではないため、大きな問題はない。

サービス産業のFDIに関連し、サービス自由化の中核に位置づけられるMode 3については、段階的に自由化し、2015年までには外資出資比率制限を70%以上にまで緩和していくという野心的な内容になっている。AFASのMode 3自由化交渉では、WTO/GATSによるサービス分類の155分野のうち、航空輸送サービス、金融サービス、農水鉱製造関連サービスを除く全128分野が交渉対象とされている(助川[2013])。2015年までに10回開催される交渉ラウンド毎に対象分野が拡大され、合計10の約束表(packages of commitments)が作成される。現時点までに第8パッケージまで完了しており、80分野以上が交渉された。第9パッケージは交渉対象分野を104分野まで拡大して2013年内に完成される予定であったが、交渉完了の発表は確認できていない。

表4-4は、AFAS第7パッケージに基づいて算出したヘックマン指数(Hoekman Index)を示している。ヘックマン指数とは、サービス自由化約束表を0~1の範囲で指数化したもので、自由化の程度が高いほど数値が高くなる。Ishido and Fukunaga[2012]によれば、ヘックマン指数のASEAN全体の平均値はAFAS第5パッケージでは0.24であったが、第7パッケージでは0.36にまで上昇しており、少なくとも「約束」レベルでは着実な進展が見られている。全般的に見て、サービス自由化へのコミットメントが最も高いのはタイであり、逆に最も低いのがブルネイである。シンガポールは、建設、観光、流通、ビジネス・サービスなどでは高い水準の自由化を約束しているが、教育、交通、流通分野ではASEANの中でも低い水準にとどまっている。CLMV諸国でも分野によっては高い水準の自由化を約束しており、先発国と後発国との間に大きな差があるわけではない。また、助川[2013]によれば、AFAS第8パッケージまでに外資による過半出資を認めている分野は、マレーシアが最多の88分野で、以下、ラオスが86分野、タイとベトナムが81分野、インドネシアが57分野となっている<sup>5</sup>。

ただし、上述の取り組みが、「約束」であることには注意が必要である。サービス自由化では、関税率表の修正で事足りる財の貿易自由化と異なり、外国投資法、該当分野の業法なども修正する必要があるため、実行の難易度が高い。70%以上まで外資出資比率を緩和するという目標が野心的に過ぎ、各国内の業界団体、議会からの抵抗も想定される。実行の

<sup>5</sup> ただし、実際にはWTO/GATSの155分類よりも細分化されたサブセクターでの自由化が当該分野の自由化として計上されていることもあるため、この数値の解釈には注意が必要である。

遅延を事実上容認する制度、ASEAN-X 方式、2+X 方式などが緩和措置として採用されているが、それらが AFAS の枠組み維持に貢献している一方で、実行の遅れの要因となっている点にも留意する必要がある。

Mode 4 に関しては、AFAS 第 5 条の相互承認に関する規定<sup>6</sup>がベースとなっており、これに基づき、AEC ブループリントが策定される前の 2005 年 12 月にエンジニア、2006 年 12 月に看護師に関して、ASEAN 域内での相互承認協定 (Mutual Recognition Agreements: MRAs) が締結されている。AEC ブループリントでは、当時交渉中であった建築士、測量士、医師、歯科医師については 2008 年まで、その他専門職については 2015 年までに MRAs を締結することが合意されている。2007 年 11 月には建築士と測量士、2009 年 2 月には医師、歯科医師、会計士、2012 年 11 月には旅行業専門職について MRA が締結されている。しかし、現時点で発行しているのはエンジニアと建築士のみであり(石川[2012])、測量士、会計士については実質的には枠組み合意に過ぎないため、実効性のある制度を構築するためにはまだ時間を要するというのが現状である(ERIA[2012])。

**表 4-4. AFAS 第 7 パッケージにおけるサービス自由化の約束状況**

AFAS(7)	ビジネス	通信	建設	流通	教育	環境	金融	保健	観光	娯楽	交通
ブルネイ	0.38	0.10	0.33	0.00	0.45	0.00	0.33	0.31	0.28	0.11	0.21
カンボジア	0.30	0.30	0.51	0.75	0.45	0.75	0.44	0.19	0.53	0.30	0.20
インドネシア	0.27	0.16	0.53	0.21	0.48	0.42	0.25	0.66	0.61	0.24	0.30
ラオス	0.35	0.28	0.75	0.34	0.56	0.56	0.24	0.27	0.42	0.00	0.14
マレーシア	0.50	0.19	0.50	0.43	0.39	0.34	0.28	0.33	0.56	0.23	0.14
ミャンマー	0.25	0.35	0.63	0.38	0.48	0.47	0.09	0.50	0.52	0.30	0.13
フィリピン	0.42	0.52	0.35	0.28	0.00	0.27	0.45	0.14	0.47	0.30	0.38
シンガポール	0.52	0.38	0.75	0.60	0.15	0.25	0.34	0.38	0.66	0.30	0.14
タイ	0.66	0.20	0.64	0.60	0.58	0.75	0.39	0.31	0.64	0.64	0.24
ベトナム	0.39	0.33	0.56	0.25	0.43	0.50	0.49	0.63	0.52	0.18	0.19
ASEAN 平均	0.41	0.28	0.55	0.38	0.40	0.43	0.33	0.37	0.52	0.26	0.21

(出所) Ishido and Fukunaga[2012]をもとに作成。

また、2010 年 10 月に ASEAN 首脳会議で採択された ASEAN 接続性マスター・プラン (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) では、更なる MRA の締結および締結済みの相互承認協定を完全実施することにより、熟練労働者の ASEAN 域内移動を更に進めること、ICT 技術者に関する相互承認協定を 2015 年末までに確立すること、ASEAN 域内の熟練労働者のプール・システム構築に向けたパイロット・プロジェクトを 2015 年までに実施すること、などが合意されており、Mode 4 によるサービス自由化の今後の道筋が示されている。

<sup>6</sup> 「各加盟国は、他加盟国において与えられた教育、経験、必要条件、ライセンス、認証などに基づいて、サービス供給者へのライセンス供与又は認証を行うことができる。」

#### 4. 自然人の移動

ASEAN に広がる生産・物流ネットワークの効率的運営、更なる発展のためには、貿易・投資に従事する人材、専門技能を持つサービス供給者などの越境移動を ASEAN 全域で促進する必要がある。このような観点で、AEC ブループリントでは、熟練労働者の越境移動に関して、前項で触れた専門職・資格職の相互承認に加えて、「国際貿易・投資に従事する ASEAN の専門家及び熟練労働者に対する査証及び雇用許可証の発行を円滑化する」との合意がなされている。さらに、ASEAN 投資保護協定 (ASEAN Investment Guarantee Agreement: AIGA、1987 年締結、96 年改定) と ASEAN 投資地域枠組み協定 (ASEAN Investment Area: AIA、1998 年締結、99 年発効) を発展的に継承・統合した ASEAN 包括的投資協定 (ASEAN Comprehensive Investment Agreement: ACIA、2009 年締結、12 年発効)においても、第 22 条において、他の ASEAN 加盟国の投資家および経営幹部の入国、一時滞在、就労を許可することが規定されている(石川[2010]、[2012])。これらの合意事項は、2012 年 11 月の ASEAN 首脳会議における、ASEAN 自然人移動協定 (ASEAN Agreement on the Movement of Natural Persons) の署名により、具体的成果へつながっている。同協定の適用範囲は、商用訪問者、企業内転勤者、契約で合意したサービス供給者などであり、詳細は各国が作成する自然人の一時的入国及び一時的滞在のための約束表によって規定される。現在、発効に向けた準備を ASEAN 各国が進めているところである。

MPAC では、「人ととの接続性」を強化するための具体的措置として、ASEAN 国籍者の域内旅行の査証免除に向けた段階的自由化に関する調査を 2012 年までに実施すること、主要通関手続き地に ASEAN 国籍者専用レーンを設置することを 2011 年までに検討すること、ASEAN を訪問する外国人旅行客に対するビザ要件緩和に関する調査を 2015 年までに実施すること、などが追加されている。2013 年 4 月 25 日の第 22 回 ASEAN 首脳会議議長声明は、商用旅行者および投資家の移動を容易にするため、ASEAN ビジネス・トラベル・カードを開発する必要性に言及しており、また、ASEAN 国籍者のビザなし域内旅行を可能にすること、および入国審査場に ASEAN 国籍者専用レーンを設置することなどが促されている。商用旅行及び観光業を促進することを目的とした、非 ASEAN 国籍者のための ASEAN 共通ビザについても検討が進められている。さらに、インドネシアのマルティ外相が上記制度の対象を ASEAN 域外に広げる可能性を示唆したとの報道もあり、日本が対象に含まれることになると、ASEAN の複数国に生産拠点を持つ日系企業にとって ASEAN の投資利便性が高まることになると期待される(『日本経済新聞』2013 年 4 月 25 日)。

ASEAN における「人の移動」の自由化は、AFAS および MRA に基づく専門職・資格職の移動、分野横断的な ASEAN 自然人移動協定に基づく貿易・投資従事者の移動、および旅行者の移動が対象であり、非熟練労働者の移動は対象外である。現実には、経済格差を利用する形で、二国間協定に基づく非熟練労働者の移動は幅広く行われており、違法な越境移動もあるが、ASEAN 加盟国間の経済格差が依然として大きいことから利害対立が明確であり、非熟練労働者の移動について ASEAN 全体としての取り組むことは困難であろう。

## 5. 交通分野協力

経済統合の深化を目指すASEANにとって、広域的な交通分野協力は重要な意義を持っている。特にインドシナ半島部で顕著なように、ASEANでは国境を越える生産・物流ネットワークが構築されており、それを維持・発展させていくためには、交通ネットワークをさらに効率化させていくことが求められている<sup>7</sup>。現在、ASEANの交通分野協力は2010年に採択されたブルネイ行動計画(Brunei Action Plan: BAP)に沿って進められており、ASEAN交通大臣会合、同次官級会合の下に設置されている陸上交通、海上交通、航空交通、交通円滑化に関する4つのワーキング・グループにおいて実務的な協議が進められている。以下では、AECブループリント、BAPで合意された多岐にわたる交通分野協力のうち、MPACでも取り上げられているASEANハイウェイ・ネットワーク(ASEAN Highway Network: AHN)、シンガポール＝昆明鉄道(Singapore-Kunming Rail Link: SKRL)、交通円滑化措置、ASEAN単一航空市場(ASEAN Single Aviation Market: ASAM)の概要と進捗状況をとりまとめる。

### (1) ASEAN ハイウェイ・ネットワーク

ASEAN ハイウェイ・ネットワークは、UNESCAP が進めてきたアジア・ハイウェイ構想をベースに、いくつかの ASEAN 域内ルートを追加したものであり、現在の課題は、残された未接続区間の整備、およびクラス3以下の区間の改善である(図4-4)。MPACによれば、未接続区間は、AH112号線(タトン＝コンロイ間の1,145km)のうちの60km区間、および AH123号線(ダウェイ＝メーサムパス間の141km)全線であり、いずれもミャンマー南部に位置している。ダウェイでは近年、深海港、経済特区、発電所、製鉄所などを含む総合的な開発計画が進められており、タイ国境へと接続するAH123号線の建設もその中に含まれている。ダウェイの総合開発は、MPACにも含まれているメコン＝インド経済回廊構想の中核事業であり、すでに産業集積が進んでいるバンコク首都圏と、チェンナイなどのインド東部を接続する結節点として機能することが期待されている。

---

<sup>7</sup> インドシナ半島部(メコン地域)における経済回廊開発に関する詳細は、本報告書第5章を参照。

図 4-4. ASEAN ハイウェイ・ネットワーク



(出所) ERIA Study Team[2010]。

クラス 3 以下の区間に関しては、後述する通過貨物円滑化に関する枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT)の附属文書で定義されたトランジット輸送ルート上にある5区間が優先されることになっている。このうち、ラオス国内の 2 区間、AH12 号線(ビエンチャン＝ルアンプラバーン間の 393km)および AH15 号線(バンラオ＝ナンパオ間の 98km)についてはすでに着工されており、MPAC 策定時点での 2012 年中にも改善工事が完了する見込みとのことであった。残りはミャンマー国内にあり、AH1 号線(チャウエー＝カレミョー間の 379km)、AH2 号線(メイティラ＝タチレイク間の 593km)、AH3 号線(キャイントン＝モンラ間の 93km)が対象である。このうち、AH1 号線はインド、ミャンマー、タイを結ぶ三国ハイウェイ構想の一部となっており、2011 年 12 月の ASEAN 交通大臣会合に先立って、インド政府から協力の申し出がなされている。また、AH1 号線のうち、ミヤワディ＝コーカレイ間の一部(44km)が隔日で片側通行をするしかできないという状況にあり、その区間の改善も求められている。この区間は、アジア開発銀行(Asian Development Bank: ADB)が提唱した東西経済回廊の一部であるが、ADB が 1980 年代後半以降、軍政下ミャンマーへの支援を停止していたため、長年、手が付けられていなかった。2011 年 3 月のティンセイン政権発足後、ミャンマーが急速に推し進める政治・経済改革を受け、周辺国からの支援が本格化している。その流れの中で、2011 年 10 月の交換公文に基づき、ミヤワディ＝コーカレイを結ぶ新しい道路がタイの支援により建設されることになり、2012 年 1 月に着工している。当初は 2014 年 4 月の開通を計画していたものの、建設現場の状況から判断すると、ある程度の遅延は生じそうである。ADB、日本政府の支援も本格化しつつあり、これまで実質的に隔絶されてきたミャンマーと周辺国の接続性が強化されてきている(梅崎[2014])。

## (2) シンガポール＝昆明鉄道

シンガポール＝昆明鉄道(SKRL)は 1995 年の第 5 回 ASEAN 首脳会議において提案された構想であるが、資金調達、各国の優先事業との整合性、建設予定地の治安問題などにより、大きな進展が見られていないのが現状である。現時点では、タイ＝カンボジア間、およびカンボジア＝ベトナム間の未接続区間の建設が進められている(図 4-5)。前者については 2014 年までには完了する見込みであり、後者のうちカンボジア国内の区間は 2015 年までに完成される予定である。ベトナム国内区間については、MPAC においても 2020 年までの完成を目指すとされていたが、ベトナムが優先順位を上げたことにより、ある程度、前倒しで実施されるものとみられる。また、SKRL の当初計画に含まれているビエンチャン＝ヴンアン間(585km)、ナムトク＝タンビューザヤット間(263km)については、MPAC では 2020 年の完成を目指すこととなっている。ナムトク＝タンビューザヤット間については、同区間の経済的実現可能性が低いと判断されていたことに加え、軍政下ミャンマーでは、国境地帯であるスリー・パゴダ・パスの治安が大きな障害となってきたが、ミャンマー政府が少数民族との和平を模索し始めたことにより、状況が変わりつつある。

図 4-5. シンガポール＝昆明鉄道



(出所) ASEAN Secretariat, SKRL Factsheet, 2007.

### (3) 交通円滑化措置

道路や鉄道などにより物理的接続性を強化することはもちろん重要だが、それだけでは十分とはいえない。例えば、通常はトラックによる越境輸送は認められていないため、国境でその国のトラックに貨物を積み替えるという作業が必要になる。また、陸上輸送では、貨物を発送する国と、送付先の国との間で、第三国を通過する場合がある。トランジット輸送に関する取り決めがない場合は、その中間に位置する第三国に入国する際に輸出手続き、そこから送付先の国との国境を越える際に改めて輸出手続きを取る必要がある。さらに、国境を越える輸送サービスは、トラック、鉄道、船舶、航空機など、複数の交通モードを組み合わせた複合一貫輸送により提供される場合が多い。複数国をまたぐ輸送サービスであるため、発送地から仕向地までの輸送を一括して提供する複合一貫輸送業者の法的責任の範囲や契約形態などについて一定の合意を形成するは、国境を越える経済活動を促進する要因になると想われる。このような認識に立ち、ASEAN はこれまでに交通円滑化に関する 3 つの枠組み協定を締結し、2015 年までの運用開始を目指しているところである。

「通過貨物円滑化に関する枠組み協定 (ASEAN Framework Agreement on the

Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT)」は、ASEAN メンバー国間でトランジット輸送を行う権利を相互に承認することを目的としている。この協定により、「コンテナなどに封印された通過貨物に関しては、違法行為が疑われる場合など特段の理由がない限り、関税当局の検査を受けない」(第5条第4項)ことになり、トランジット輸送にかかる時間の大幅な短縮が期待されている。AFAFGIT は、1998 年 12 月に署名された本協定に加え、9 つの附属文書 からなっており、このうち、附属文書 2(国境交易所の指定)、附属文書 7(トランジット通関制度)についてはまだ合意文書が最終化されておらず、他の附属文書についても締約国の批准が完了していないものがある。本協定および附属文書は交通大臣会合が所管しているが、トランジット通関制度に関しては通関当局による草案作成を待たなければならず、それにはまだ時間を要する見込みである。このため、AFAFGIT の早期運用開始を目指して、当面は各国のトランジット輸送制度を適用することも検討されている。

2005 年 11 月に署名された「複合一貫輸送に関する枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport: AFAMT)」は、国際複合一貫輸送業者や委託者の責任範囲を定めるもので、契約形態等についても一定の共通項目が合意されている。この協定の適用範囲は、締約国で正式に登録された複合一貫輸送業者、締約国発着の国際複合一貫輸送であり、事実上、締約国は複合一貫輸送に関する法律を整備することが求められている。シンガポール、タイといった ASEAN 物流の中心地ではすでに必要な法制度が整備されており、ブルネイ、ベトナムでも準備が進んでいる一方、国によってはまだ準備が整っていないのが現状である。本協定を予定通り 2015 年までに運用開始するためには、域内外からの技術協力を通じて、複合一貫輸送に関する法整備を支援していく必要がある。

2009 年 12 月に署名された「国際輸送円滑化に関する枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport: AFAFIST)」は、締約国で正式に登録された輸送業者が他の締約国内で当該国発着貨物の輸送を行えるようにすることを目的としている。これにより、国境で貨物を別のトラックに積み替える必要がなくなり、AFAFGIT の規定と合わせることで、トランジット輸送の効率を格段に上げることができると期待されている。本協定では、AFAFGIT と附属文書を共有しており、早期の合意、署名、批准が待たれている。当初、附属文書 3(車両の型式と台数)では登録車両の上限が 60 台とされていたが、ASEAN 域内貿易の活発化を反映して、500 台までに拡大されている。

これらの交通円滑化措置は、アジア開発銀行が推進する大メコン圏経済協力における越境交通協定(Cross Border Transport Agreement: CBTA)と目的を共有しており、その対象を ASEAN 全域に拡大するものである。CBTA も 1990 年代から取り組まれながら、実際に運用が開始されている国境は 5 地点に限られている(石田[2010])。これらの交通円滑化措置への期待が大きい一方、制度が悪用され密輸が増加する懸念、交通・車両整備に関する各國法制度間の相違、大多数を占める中小規模運送業者からの抵抗、といった問題が早期運用開始を困難にしている要因である。

#### (4) ASEAN 単一航空市場

ASEANは1995年以降、段階的に航空自由化を進めており、近年では2004年に合意された「航空輸送部門統合に向けたロードマップ(Roadmap for Integration of Air Travel Sector : RIATS)」がその中核に位置づけられてきた。2007年に採択されたAECブループリントではASEAN単一航空市場(ASEAN Single Aviation Market: ASAM)が最終目標に設定され、RIATSを内包する包括的な取り組みとしてのASAM構築に向けた準備が進められてきた<sup>8</sup>。

2011年12月の第17回交通大臣会合では、「ASEAN 単一航空市場の実施枠組み」が採択され、ASAMの概要および実施に向けたロードマップが明らかになった。同実施枠組みによれば、ASAMでは、経済要素として、①市場アクセス、②チャーター、③航空会社の所有と支配、④運賃、⑤商業活動、⑥競争法と補助金、⑦消費者保護、空港使用料、⑧紛争解決、⑨対話パートナーとの協同、技術要素として、①航空の安全性、②航空安全保障、③航空交通管理、などに取り組むことになる。さらにロードマップでは45項目の方策が示されており、そのうち13項目は2012年まで、19項目は2015年まで、残りはそれ以後に実施することが示されている。交通次官級会合の下に設置されている航空ワーキング・グループ内に、上述の経済要素、技術要素を担当するサブ・ワーキング・グループがあり、今後はそこで詳細な議論、交渉が進められていくことになる。このASAM構築に向けた取り組みに関してはEUが協力していくことになっている。

他方、ASEANは周辺国との多国間航空協定の締結にも乗り出している。この点に関しては中国が先行していたが、第5の自由(以遠権:外国で旅客または貨物の搭乗載を行い、さら第三国へと輸送する権利)に関する交渉がまだ完了していない模様である。韓国との航空協定にでも、第5の自由までを見据えて実務レベルでの議論が始まることになっている。インドとの航空協定についてはもう少し動きが遅れている。日本は、2013年12月に開催された日ASEAN交通大臣会合において、航空協定の締結に向けた議論を始めたこととなった。

ASAMでも対話パートナーとの多国間航空協定においても、現時点では第5の自由までが目標とされており、EUが実施したような、第6の自由(本国をハブとする第三国間輸送の自由)、第7の自由(ゲージ権:第三国間輸送の自由)、第8の自由(カボタージュ:他の国内輸送)までは含まれていない。EUでは、こういったより高度な自由化がローコストキャリアの成長を促し、航空市場の再編を招いてきた。フラッグキャリアへの影響を考慮して、多くのASEAN加盟国は慎重な姿勢を崩していない。

---

<sup>8</sup> ASEANの航空自由化に関しては花岡[2010]が簡潔に整理している。

### 第3節 ASEAN 経済共同体の経済効果

前述のとおり、ASEAN 経済共同体(AEC)は、貿易自由化の枠を超えた「深い」経済統合を目指すものである。貿易自由化の経済効果に関しては、米国パデュー大学が中心となって推進する世界貿易分析プロジェクト(Global Trade Analysis Project: GTAP)モデルを用いる実証分析が幅広く行われてきている。これまでの実証研究の蓄積、対象国の範囲、様々な分野への応用可能性といった観点から、GTAP モデルの有用性は高く評価されている。

他方で、現実に進行している経済統合は、関税、非関税障壁の削減といった国境措置の改善のみによってもたらされるものではない。ASEANの経済回廊開発で顕著に見られるところ、実際には、国内、あるいは国境を越える幹線道路の開発などにより、既存の産業集積から一部の生産工程が周辺地域へ、場合によっては国境を越える生産工程の移転が進んでいる。ASEANに限らず多くの新興国にとって、マクロ的な経済成長・産業発展と同じように、国内の経済格差のは是正、すなわち、首都圏や大都市だけが成長するという状況からの脱却も重要な政策課題となっている<sup>9</sup>。このような状況を反映して、経済統合の効果も、マクロ、産業レベルではなく、一国内の州や県といった地域レベルで分析することが求められるようになっている<sup>10</sup>。

日本貿易振興機構アジア経済研究所の研究チームが開発を進めるGeographical Simulation Model(GSM)は、このような新しい要請に応えうる分析ツールである<sup>11</sup>。GSMは、空間経済学(Spatial Economics)、新しい経済地理学(New Economic Geography)といった経済学の新しい潮流を明示的に取り入れたシミュレーション・モデルであり、国ではなく、州、県などの地域経済を複数の輸送モードで接続している点に大きな特徴がある。このため、貿易自由化・円滑化といった国境措置の改善だけでなく、越境道路、あるいは国内の幹線道路の特定区間の整備、メコン川などの国際河川での橋梁建設などの具体的なインフラ開発プロジェクトの経済効果を分析することも可能である。さらに、生産活動が既存の製品市場や部材調達市場に近接する地域に立地する傾向があるという集積効果、反対に、賃金や賃料が相対的に高額になる都市部から周辺地域に移転するという分散効果なども、産業の特性を踏ま

<sup>9</sup> 近年のタイの政情不安も、バンコクを中心とした都市部と周辺の農村地域との間の経済格差がその遠因の一つとなっている。インドネシアの経済開発回廊(Indonesia Economic Development Corridor: IEDC)構想、ミャンマーが立案している包括的国家開発計画(National Comprehensive Development Plan: NCDP)、島嶼国フィリピンのノーティカル・ハイウェイなども、地理的にバランスのとれた経済発展を目指す取り組みである。また、先富論と掲げて沿海部開発を重点的に進めてきた中国が西部大開発により内陸部の経済開発に注力したのも同様である。

<sup>10</sup> 例えば、本報告書第5章では、経済統合過程における国境地域、国際幹線道路の交差点などの重要性を論じている。

<sup>11</sup> ASEAN および東アジア地域の経済統合を推進するための政策研究機関として、東アジアサミット(East Asia Summit: EAS)参加16カ国の合意に基づいて2008年に設立された東アジア・ASEAN 経済研究センター(Economic Research Institute for ASEAN and East Asia: ERIA)でも、GSMを用いた分析が数多く行われ、その報告書がEAS 経済閣僚会議、ASEAN 経済大臣会合、ASEAN 交通大臣会合などに提出してきた。例えば、ERIA[2010, 2012]、ERIA Study Team[2010]などを参照。

えて明示的に定式化されており、近年活発化してきたタイ+1などの動きを捉えることも可能である<sup>12</sup>。以下、本補論では、メコン地域で進む経済回廊開発、ASEAN経済共同体の経済効果について、GSMを用いた分析から得られる含意を整理しておく。

## 1. 経済回廊開発の経済効果

ERIAが2010年のEAS経済大臣会合に掲出した『アジア総合開発計画』(ERIA[2010])では、GSMを用いて、ASEANおよび周辺国が取り組む経済回廊開発の効果を分析している。表4-5は、その結果を要約したものである。シナリオの詳細はERIA[2010, Chapter 4]に譲るが、基本的には、経済回廊上の移動速度の向上、国境措置の円滑化を取り込んでいる。

**表4-5. メコン地域の経済回廊開発の効果**

	経済成長効果		格差是正効果
	平均成長率への効果(2010-2020)	2020年の地域GDPのベースライン比	ジニ係数の変化
東西経済回廊	0.03 point	0.32%	-0.07%
南北経済回廊	0.01 point	0.14%	-0.13%
メコン・インド経済回廊	0.13 point	1.19%	-0.23%
3経済回廊 計	0.13 point	1.23%	-0.38%

(出所) ERIA[2010, Chapter 4]より抜粋。

メコン地域の3経済回廊の効果を2020年のベースライン比で比較すると、メコン・インド経済回廊の効果が1.19%と最大になっており、東西経済回廊(0.32%)、南北経済回廊(0.14%)を大きく引き離している。メコン・インド経済回廊は、ホーチミンとバンコクを結ぶ南部経済回廊(第5章参照)を、西方に延長し、タイ西部のカンチャナブリからミャンマー南部のダウェイを陸路で接続し、さらにインドのチェンナイまで海路を開設するという構想であり、ASEANが2010年に取りまとめた「ASEAN接続性マスターplan(Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC)」においてその推進が合意されている。東西経済回廊、南北経済回廊との効果の違いは、発展段階の異なる地域を接続している点にある。メコン・インド経済回廊は、自動二輪車、繊維などの産業集積がすでに形成されつつあるホーチミン市、低賃金を活かして繊維産業の集積を目指すプノンペン、自動車・電気電子などの大規模な産業集積を持つバンコク、現状では産業発展の萌芽も見られないが戦略的な地理的条件を備えるダウェイ、インド東南部で自動車・電気電子などの産業集積があるチェンナイ、バンガロールを結んでいる。この経済回廊上で貿易、交通が円滑化されることで、既存産業集積から周辺地域へ

<sup>12</sup> GSMの基本構造については、ERIA[2010: Chapter 4]、Kumagai *et al*[2008a, 2008b, 2009, 2013]などを参照されたい。

の生産工程の移転が促進され、産業集積の高度化、周辺地域の産業発展をもたらすことになる。例えば、タイの繊維産業から労働集約的な縫製工程がカンボジアに移転しているタイ+1の動きがその典型例である。他方、東西経済回廊はミャンマーの旧来の港町であるミヤワディから、タイ中部のコンケン、ラオス中部のサバナケットを通り、ベトナム中部の港町ダナンを結んでいる。メコン・インド経済回廊と比較すると、東西経済回廊上には大きな産業集積は見られない。この違いが、経済回廊開発の効果の違いとなって現れている。

ジニ係数の低減として観察される格差は正効果においても、メコン・インド経済回廊が最も大きい。上述の通り、労働集約的な生産工程などの移転により、プノンペンやダウェイなどの後発地域において産業の発展が始まるためである。

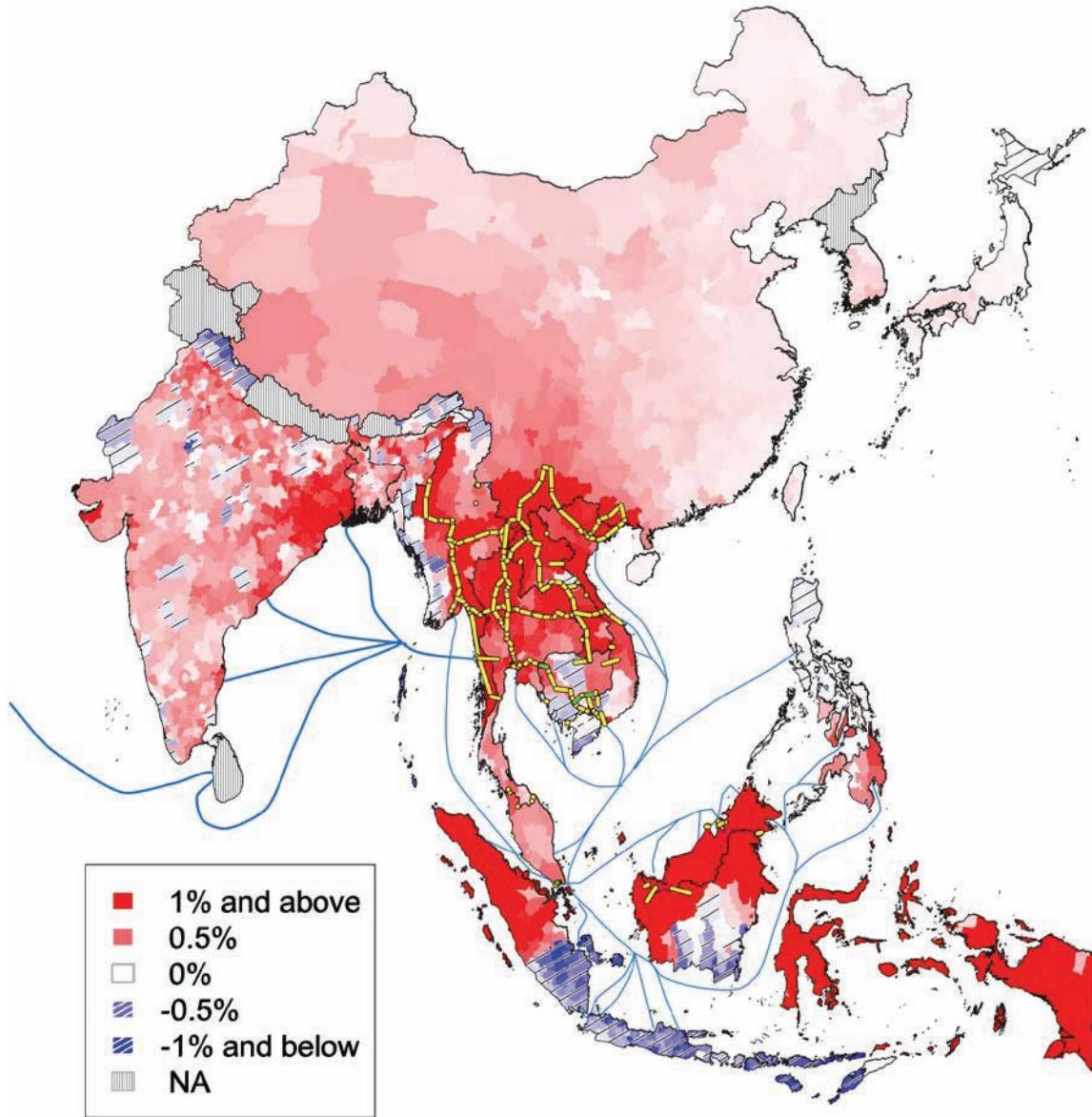
## 2. ASEAN 経済共同体の経済効果

単一市場・生産拠点を目指す ASEAN 経済共同体では、域内の貿易自由化を中心として、様々な貿易・物流の円滑化措置、ASEAN ハイウェイ・ネットワークに沿った広域インフラ開発などが進められている。図 4-5 は、前述のメコン地域の経済回廊開発（メコン・インド経済回廊、南北経済回廊、東西経済回廊）に加え、ASEAN 全域で進められている RoRo 船による海路開発（ジェネラル・サントス港=ビトゥン港、マラッカ港=ドゥマイ港、ペナン港=ペラワン港など）、その他、ASEAN 主要港間および地方港を結ぶ回路開発、シンガポール=昆明鉄道の未開通区間整備（ロックニンープノンペン間など）、国境地点での貿易・交通円滑化措置をシナリオとしてシミュレーション分析をした結果である。MPAC で明示されたとおり、ASEAN ハイウェイ・ネットワークにおいてはミャンマー国内の道路インフラの改善が課題として残されており、その点もシナリオに取り込んでいる。国境を通過するための時間、費用については、円滑化措置により半減するものとしている。

まず、AEC の経済効果は ASEAN 全体にとっても、ASEAN 各国にとってもプラスであるが、国ごと、地域ごと、産業ごとに不均一に現れることが分かる。特に、ミャンマー、ラオス全域、インドネシアの島嶼地域などの後発地域に大きな経済効果が期待される。カンボジアへの経済効果が小さいのは、同国周辺のビジネス環境がすでに一定程度改善されているため、「追加的な」経済効果が限定的になることを反映している。また、インドネシアの中心であるジャワ島近傍でマイナスの経済効果が計測されているのは、ジャワ島への経済活動の集積が AEC によって周辺地域に分散することを意味しており、ジャワ島も含めた国全体の経済を底上げするためにはインドネシア経済開発回廊（IEDC）などを通じて、インドネシア国内の接続性を強化する必要性を示唆している。ここで行っているシミュレーション分析は、AEC の一環として取り組まれているプロジェクトを対象としており、IEDC のような各国の国内プロジェクトは含んでいない。インドネシア国内の接続性が弱いままで、AEC により周辺国との接続性が強化されると、図 4-6 に示したようなマイナスの影響が出ることもありうるのである<sup>13</sup>。

<sup>13</sup> Umezaki and Isono[2013]では、インドネシア国内の接続性強化もシナリオに含む分析をしており、

図 4-6. ASEAN 経済共同体の経済効果(2030 年、対ベースライン比)



(出所) GSM により筆者作成。

また、AEC の経済効果が、ASEAN 域内だけでなく、中国、インド、バングラデシュなどの隣接国、さらには日本や韓国にまで波及する点も注目に値する。ASEAN 域内で操業する日系企業が裨益することはもちろん、貿易関係を通じてもその効果は波及するのである。この点からも、日本政府として、AEC 構築を目指す ASEAN への支援を継続する意義が示されている。

---

その結果、インドネシアの広い地域にプラスの経済効果が出ることを示している。

## 第4節 展望と提言

当初より予想されたとおり、経済発展段階、政治体制等にばらつきのある ASEANにおいて、AEC ブループリントという野心的な計画を着実に実行していくことは容易ではない。ASEANでは、AECブループリントの進捗状況をモニターするために、ASEAN事務局を中心として AEC スコアカードを作成してきた。その公式の AEC スコアカードによれば、4 分野の進捗は、単一市場・生産拠点については 82%、競争力のある経済圏については 50%、均整のとれた経済発展については 100%、世界経済への統合については 100%で、全体で 73.6% の目標が達成されたことになっている。2013 年 10 月 9 日の ASEAN 首脳会議議長声明によれば、AEC ブループリントで規定した方策のうち 279 件 (79.7%) が実施済みとのことである。

上述のとおり、貿易円滑化のための ASW 設立、サービス自由化、ASEAN ハイウェイ・ネットワーク、シンガポール＝昆明鉄道、交通円滑化措置、ASEAN 単一航空市場などについては、2015 年までに全てが完了するわけではない。しかし、AECブループリントにおける合意事項について、具体的な進捗が観察されているのも事実である。とくに CLMV 諸国に関しては、国内制度構築・整備のための技術協力やインフラ開発のための資金協力が引き続き必要であり、ASEAN に多くの企業が進出している日本にとってはそのような協力を引き続き推進していく意義は大きい。

マレーシアが議長国を務める 2015 年末の ASEAN 首脳会議では、その時点までに蓄積してきた取り組みの成果をもって、AEC 設立が宣言されることになろう。ただし、その 2015 年末も、1967 年の設立以来経済協力を進め、1990 年代以降は経済統合を加速してきた ASEAN にとっては通過点に過ぎない。AECブループリントで合意された計画のうち、2015 年末までに完了しないものについては、その受け皿とすべく 2015 年以降の長期計画が現在策定されつつある。

また、長く軍政下にあったミャンマーが 2011 年以降、劇的な政治・経済改革を推進していることによって、ASEAN の経済統合にも新しい地平が開けてきている。前述したタイからミャンマー、そしてインドへつながる道路インフラの整備、ダウェイ総合開発を中心とするメコン・インド経済回廊構想などにより、中長期的に、ASEAN からインド方面への接続性が強化されていくと見込まれる<sup>14</sup>。今後は、中国、ASEAN、インドという新興市場をつなぎ、より広域的な視点から生産・流通ネットワークの拡大、再編が可能になってくる。

日系企業は、先進 ASEAN 諸国を中心に直接投資により生産拠点を立地し、周辺国とも接続した高度な生産・物流ネットワークを構築することによって、その事業を維持・拡大してきた。「単一市場・生産拠点」、「世界経済への統合」を目指す AEC により、この動きを更に促進

<sup>14</sup> ASEAN とインドの接続性強化については、例えば、Kimura, et al[2011]、ADB[2013]などを参照。また、2014 年 1 月の日印首脳会談に先立ち、ASEAN とインドの陸路接続性強化を目指した「アジア経済回廊」構想がインド政府関係者の談話として報じられている(「日印で『アジア経済回廊』:道路・港湾整備に円借款」『日本経済新聞』2014 年 1 月 20 日)。

すること、さらには新しいビジネス機会が生まれることにもなる。例えば、铸物やアルミ建材などの非鉄・金属産業は北陸の主要産業であるが、これらは多額の初期投資を必要とする装置産業であり、「進出国の市場規模」が国際化の制約となってきた。しかし、AEC となる ASEAN では、域内の最適国に生産拠点を立地することで、当該国だけではなく、ASEAN 全体、さらには ASEAN が締結している FTA を通じて第三国の市場への参入がより容易になる。このように AEC は、対 ASEAN 国際化戦略の選択肢が増やすと期待される。更に、中間層が形成され、市場としての魅力も増していること、旺盛なインフラ開発需要があることなども ASEAN の魅力である。

日本政府には、新しい新興国である後発 ASEAN 諸国への援助（インフラ開発、法制度整備、人材育成等）を強化し、戦略的に日系企業の生産・物流ネットワークの拡大・再編（タイ+1、中国+1など）を支援することが望まれる。日・ラオス・ASEAN 事務局が進めているラオス・パイロット・プロジェクトのような広域的視点に立った援助を、カンボジアやラオスに横展開することも一案である。

また、2013 年 12 月の日 ASEAN 合意を踏まえ、沖縄の航空ハブ化やインバウンド観光振興などの具体的な活用戦略を立案しつつ、日 ASEAN 航空協定の協議を推進することも期待される。ASEAN との物流・人流の活発化は、生産拠点としての日本の魅力向上につながり、また、サービス産業などの ASEAN 展開の基盤にもなりうる。

安倍政権の経済外交の中核に位置づけられる環太平洋経済連携（Trans-Pacific Partnership: TPP）協定に関しては、交渉の難航が報じられているが、日本、ASEAN、周辺国を含む広域的な生産・物流ネットワークの拡大・再編を促進するためには、東アジア地域包括的経済連携（Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP）協定の重要性も高く、日本政府による戦略的な対応が求められている<sup>15</sup>。

---

<sup>15</sup> 例えば、石川他編著[2013]、第 10 章を参照。

## 参考文献

### <日本語文献>

- 石川幸一[2012]. 「ASEAN 経済共同体創設の現況」『季刊 国際貿易と投資』2012年冬号、No.90、101~120頁。
- \_\_\_\_\_.・清水一史・助川成也編著『ASEAN 経済共同体と日本：巨大統合市場の誕生』文眞堂。
- 石田正美[2010]. 「越境交通協定(CBTA)と貿易円滑化」同編『メコン地域 国境経済をみる』アジア経済研究所。
- 梅崎 創[2012]. 「ASEAN の接続性強化と経済共同体構築：交通分野協力を中心に」『アジ研ワールド・トレンド』No.199、2012年4月号。
- \_\_\_\_\_. [2014]. 「ミャンマーと地域協力：アジアの新しい結節点へ」『アジ研ワールド・トレンド』No.221、2014年3月号。
- 助川成也[2011]. 「ASEAN 経済共同体に向けて：現況と課題」、山影進編『新しい ASEAN：地域共同体とアジアの中心性を目指して』第3章所収、アジア経済研究所。
- 助川成也[2013]. 「サービス貿易および投資、人の移動の自由化に向けた取り組み」、石川他編著[2013]、第4章所収、文眞堂。
- 花岡伸也(2010)「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開」『運輸と経済』第70巻、第6号。

### <英語文献>

- Asian Development Bank (ADB) [2013]. Connecting South Asia and Southeast Asia: Interim Report, Manila: ADB.
- Asian Development Bank Institute (ADBI) [2012]. ASEAN 2030: Toward a Borderless Economic Community - Draft Highlights, Manila: ADB.
- Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) [2007]. The ASEAN Economic Community Blueprint, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- \_\_\_\_\_. [2009]. Roadmap for an ASEAN Community: 2009-2015, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- \_\_\_\_\_. [2010]. Master Plan on ASEAN Connectivity, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Basu Das, Sanchita ed. [2012]. Achieving the ASEAN Economic Community 2015: Challenges for Member Countries & Businesses, Singapore: ISEAS.
- \_\_\_\_\_. ed. [2013]. Enhancing ASEAN's Connectivity, Singapore: ISEAS.
- \_\_\_\_\_; Jayant Menon; Rodolfo Severino; and Omkar Lal Shrestha, eds. [2013]. The ASEAN Economic Community: A Work in Progress, Manila: ADB.
- ERIA [2010]. The Comprehensive Asia Development Plan, Jakarta: ERIA.

- \_\_\_\_\_ [2012]. Mid-Term Review of the Implementation of AEC Blueprint: Executive Summary, October 2012, Jakarta: ERIA.
- ERIA Study Team [2010]. ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015: Final Report, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Hoekman, B. [1995]. "Assessing the General Agreement on Trade in Services," World Bank Discussion Paper, No.307, Washington, D.C.: World Bank.
- Ishido, Hikari and Yoshifumi Fukunaga (2012). "Liberalization of Trade in services: Toward a Harmonized ASEAN++ FTAs," ERIA Policy Brief, No.2012-02, March 2012.
- Kimura, Fukunari, Toshihiro Kudo and So Umezaki (2011). "ASEAN-India Connectivity: A Regional Framework and Key Infrastructure Projects", in Fukunari Kimura and So Umezaki eds., ASEAN India Connectivity: The Comprehensive Asia Development Plan, Phase II, ERIA Research Project Report 2010 No.7, Jakarta: ERIA.
- Kumagai, Satoru; T. Gokan; I. Isono; and S. Keola [2008a]. "Geographical Simulation Model for ERIA: Predicting the Long-run Effects of Infrastructure Development Projects in East Asia." In Nagesh Kumar ed., International Infrastructure Development in East Asia: Towards Balanced Regional Development and Integration, ERIA Research Project Report 2007, No 2, Chiba: IDE-JETRO, pp. 360-394.
- \_\_\_\_\_ [2008b]. "Predicting the Long-run Effects of Infrastructure Development Projects in Continental South East Asia: IDE Geographical Simulation Model". ERIA Discussion Paper Series, No.2008-02, December 2008.
- \_\_\_\_\_ [2009]. "The Second Generation of Geographical Simulation Model: Predicting the Effects of Infrastructure Development by Industry." In Kitti Limsukul ed. Development of Regional Production and Logistic Networks in East Asia, ERIA Research Project Report No.4-2, Jakarta: ERIA, pp.326-360.
- Kumagai, Satoru; K. Hayakawa; I. Isono; S. Keola; and K. Tsubota [2013]. "Geographical simulation analysis for logistics enhancement in Asia," Economic Modelling, Vol.34, pp.145-153.
- Umezaki, So, and Ikumo Isono[2013]. 'Transport cooperation in ASEAN: Achievements and the Challenges ahead in the Run-up to the ASEAN Economic Community,' unpublished manuscript.