

ASEAN の経済統合と将来展望

1・はじめに～創設 50 周年を迎えた ASEAN

ASEAN と言いますのは東南アジア 10 各国で構成されています。地図でこの位置に東チモールが 2002 年にインドネシアから独立していますので、東南アジアは 11 カ国ですが ASEAN は 10 カ国で構成されています。今年の 8 月 8 日ちょうど 50 年を迎えたわけです。最初は存続が危ぶまれましたが現在では「最も成功した途上国の地域協力機構」との評価です。成功の意味は大きく 4 つありまして、①機構としての発展と重要性の強化として東アジアサミットがあります。これには 10 カ国＋日中韓、インド、ニュージーランド、オーストラリア、アメリカとロシアも参加しています。この東アジアサミットは毎年 ASEAN の首脳会議の後に必ず開催されます。今年はマニラで行われます。最初の 5 カ国から 10 各国になりました。立派な事務局がありまして年間 700 回もの会議が開かれています。1 日に 3 つぐらい打ち合わせをやっていることになります。②地域の平和の維持という



事ですが、ASEAN は創設以来加盟国間で戦争がありません。③経済発展の成功として 1967 年から 2016 年までに当初、GDP が世界の 1 % から現在は 3.4% を占めており、一人あたり GDP も 122 ドルから 4,021 ドルへ、貧困率も 90 年の 47% から 14% に減りました。このように非常に経済発展に成功したといえます。④経済統合の推進、ASEAN の機能は創設当初から徐々に地域の安定から経済統合へと変わってきました。

(アセアンの地図)

ASEAN の略史の 50 年間を大きく 5 段階に区分してご説明します。設立当初の 1967 年はベトナム戦争の時代ですし、ASEAN の中でもマレーシアとインドネシア、マレーシアとヒリピン、シンガポールとマレーシアの間で厳しい対立がありました。対立を收拾する中で ASEAN が 67 年にスタートした。70 年代後半から 80 年代は地域全体の安全保障が重要な課題になってきています。1975 年にベトナム戦争に北ベトナムが勝利し、南北を統一して社会主義化しました。カンボジア、ラオスにも社会主義政府が誕生、この地域が社会主義化してしまっただ。「共産主義の脅威」です。1970 年代初めにイギリス軍がシンガポールから撤退、アメリカ軍もベトナムから撤退して、力の空白が生まれたわけです。インドシナ半島は社会主義化で安定するかに見えたが、1978 年にベトナムがカンボジアに侵攻しました。紛争が解決するのは 1991 年です。この時期は東南アジアの平和をどのように維持するかが重要課題になってきたわけです。さらに、カンボジアの紛争解決で地域の安定が見えて来たので ASEAN が取り組んだのが経済統合です。

1993 年には AFTA が開始されました。次は経済連携をさらに深めて経済統合が話し合われます。2000 年代になりますと「経済共同体」が話し合われます。

2・多様性の中での統合に成功

経済共同体は 2015 年に出来ました。2016 年になって ASEAN は新しい時代に入っています。ASEAN

	面積 (万平方 キロ)	人口 (100 万 人)	GDP (10 億ド ル)	一人当たり GDP(ドル)
ブルネイ	0.58	0.4	12.9	30,942
インドネシア	191.4	255.5	857.6	3,357
マレーシア	33.0	30.5	294.4	9,657
フィリピン	30.0	101.6	289.5	2,850
シンガポール	0.07	5.5	291.9	52,744
タイ	51.3	69.0	396.7	5,737
カンボジア	18.1	15.4	18.4	1,198
ラオス	23.7	6.9	12.6	1,831
ミャンマー	67.6	52.5	65.4	1,246
ベトナム	33.1	91.7	193.4	2,109
ASEAN 合計	448.9	628.9	2432.0	3,867

の統合はなぜ成功したのかと
いうと非常に難しい中で統合
に成功したと言えます。EU は
キリスト教がありローマ法王
がいて、ドイツやフランス、
オランダ、ベルギーなどが、
昔フランク王国の中にあっ
たので統合の基盤があった訳
です。ASEAN の場合統合の基盤
が弱い訳です。東南アジアと
いう地域概念あるいは呼び方
については非常に新しい。

表 1 ASEAN 加盟国の概要

(2015 年) (出所) ASEAN Secretariat (2016), ASEAN Community in Figures 2016)

昔は日本や中国では南洋と呼び方をしていました。ヨーロッパでは英語でいうと遠いインドという
とらえ方をされた。東南アジアという呼び方は二次世界大戦中、いまのスリランカに連合軍が「東南
アジア司令部」を作った時から呼ばれたと言われていました。東南アジアは非常に新しい概念とも言え
ます。非常に多様性に富み、歴史問題もあり、格差もあります。10 各国ありますが民族、言葉が違
います。ミャンマーでは公認されただけで 135 の民族があると言われてます。

インドネシアでは 250 から 300 位の民族があるともいわれています。多民族、多言語で宗教も仏教が
あり、このあたり (スリランカ) は上座部仏教と言いまして日本の大乘仏教とはだいぶ違います。ベ
トナムは大乘仏教です。インドネシア、マレーシアはイスラム、フィリピンはカトリックです。加え
てバリ島は観光で有名ですがヒンズー教です。東南アジア内はインド人が数多くいます。彼らはヒン
ズー教ですが、東南アジアにはヒンズー教を含めて世界の四大宗教があると言われていました。そのく
らいこの地域は多様性に富んでいます。格差の問題では資料の表 1 を見ていただくと、例えば GDP で
インドネシアは 8,576 億ドル、ラオスは 126 億ドルで桁違いです。また、一人当たりの GDP ではシン
ガポールが 52,744 ドルで日本より高い。ミャンマーは 1,246 ドルですから、シンガポールは 50 倍に
もなります。この格差をまとめてゆくというのは大変なことです。

ASEAN がなぜ統合に成功したのか? 中国とインドという大国の間にある。日本は経済的に大きな国で
すし、アメリカがあり、オーストラリアもありで、大国の狭間にある弱小国グループの ASEAN にはバ
ラバラでは対抗できないという危機感があった。団結・統合 (弱者連合) に活路を見出した。

①団結することで外交面の発言権強化、②統合することで経済面の存在感を増す (人口 6 億人超)、③
自国の国益にもプラスになる。例えば中国との領土問題では中国側は二国間の交渉を求めるが ASEAN
は全体の会議の中やアメリカなどを含む多国間で交渉に臨む訳です。一国では弱いですが団結すれば
強い交渉も可能になる事にまとまる意義があったのです。

統合の進め方も現実的で賢明な進め方、ASEAN WAY と言われる内容です。(内政不干渉、コンセンサ
ス方式=全会一致、柔軟かつ時間をかけて協力・統合までの合意)、欧米の場合非常にがっちりした契
約でがちがちに固めますが、アセアンの場合非常に柔軟に緩やかにやって行った。このあたりが成功
の要因だったと思います。

3・経済統合の歴史

経済統合をどのように進めてきたか、アセアンは1967年に創設されました。経済協力を始めたのは1976年に第1回の首脳会議を開き経済協力をやろうと決めたのです。これは大失敗に終わります。どのようなことをやろうとしたのかと言いますと、例えばアセアン・カーを作ろうというアイデアがありました。タイやインドネシアで各々部品を作ってアセアン・カーを組み立てようとした。また、特惠貿易協定というのでお互いに品目を決め、関税を撤廃してアセアンの中の貿易を活発にする事を考えた。これは結論として大失敗に終わった。時期尚早だった。理由としては当時のアセアン諸国の経済政策は保護中心、工業化が遅れていた。外国車を入れない為に関税を高くして、ASEANで車を作ろうとしました。これを輸入代替工業化と言います。しかし、各国の利害対立もありました。お互い協力するよりも良いとこ取りの動きもあった。特惠貿易協定もどんな品目を自由化したかというトスキー用品を自由化しました。ASEANは暑い地域ですから雪が降ることはありません。ですから輸入が絶対ない品目を自由化した。簡単な話、この時期は真剣さに欠けていたのです。1980年代になってASEANの経済政策も変わって来ます。今までは保護して産業を育成しようとしていましたが、1980年代以降は輸出志向工業化です。1985年のプラザ合意で円は1ドル220円ぐらいが125円台と大幅に高くなりました。日本から輸出できない状態のため日本の企業は大挙して東南アジア、ASEANに進出しました。この時期の統計では1年間で過去10年分ぐらいの金額が海外からASEANに投資されました。ASEANは景気上昇で高度成長期に入ります。1978年中国が改革開放に踏み切って1980年代にどんどん成長していきました。外国投資を受け入れ輸出も増えていった。中国という強力なライバルが現れたわけです。ASEANにとっては取り巻く経済競争が激しくなってきたとともに、チャンスも増えて来たのです。1988年にBBC(ブランド別自動車部品統合計画)という経済統合計画があります。これは三菱自動車工業が提案し、ASEANが受け入れたもので内容はASEAN域内企業内貿易の関税削減計画です。三菱自動車もインドネシア、フィリピン、マレーシアなどで工場を作りそれぞれ部品を製造しています。当時のASEANは関税が高くそれぞれの国で部品を作らなければならない。重複投資、重複製造という事で非常に不経済です。当時の自動車生産台数は全体で10万台ぐらい、それをトヨタ、日産、ホンダ、三菱などで分け合っていた時期です。1社の生産台数は非常少なく、多品種の生産で不効率でした。しかし、国際的に自動車製造も競争が激しくなってきましたから、三菱自動車が提案したのは三菱のインドネシア工場の製造品とマレーシア工場の製造品を相互に貿易したい。相互の工場得意な部品製造に集中したい、については関税を下げたいという要望をASEANが受け入れた。これをBBCと言います。BBCはその後自動車部品以外の製品にも拡大しました。その仕組みをAICOと言います。AICOは(ASEAN産業協力)重複投資、重複生産を避けASEAN域内での最適生産を目指したものです。

4. 実現したASEAN自由貿易地域(AFTA)

その後ASEAN Free Trade Area=AFTAアセアン自由貿易地域が、インドネシア、タイ、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、フィリピンの6各国で1993年に開始された。CLMBは(Cambodia, Laos, Myanmar, Vietnam)その後に参加する事になった。ASEANは15年間で0%から5%以内に関税を引き下げようという計画ですが、実際には2002年実現されています。さらに関税ゼロが6各国の間で実現しています。AFTAはほぼ実現されました。さらにCLMVも2015年にほぼ関税ゼロが実現しました。

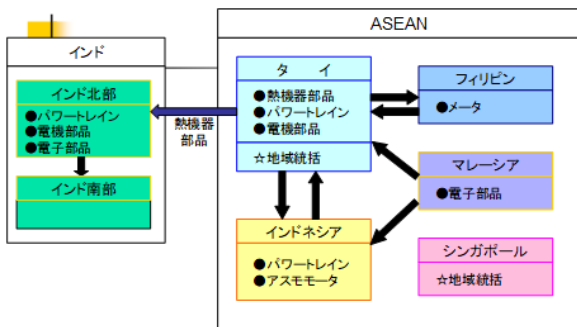
(1部は2018年)AFTA実施の理由としては①外国投資を拡大させる(中国の投資ブームに対抗)、ASEANの人口は6億人ですから中国には及ばないが有力な市場です。②競争力の強化、③世界の潮流(NAFT, EUなど)AFTAを最も活用しているのは日本の企業です。なぜか、1つは節税です。AFTAですと自動車や自動車部品の関税を払わずに済むからです。実例として直接聞いた話ですから間違いのないと思いますが、トヨタさんは1年間で1億ドル(100億円)節約できると言います。2つ目はBBCのところですが

ASEAN 域内の生産体制の再編が容易になった。輸入代替工業化時代の重複生産から最適生産地での集中生産と相互補完の実現が可能になったので日本企業は AFTA を活用しています。左の図は自動車部品

大手デンソーさんの ATFA 利用事例を示したものです。

デンソーさんはインドも含めて生産と相互補完の仕組みを進めています。アジアとインドを含めた地域統括の本部をシンガポールに置いています。このような形を日本の数多くの企業が実現させています。

日本企業のAFTA利用:デンソーの事例



(出所)清水一史九州大学教授

5・ASEAN 経済共同体 (AEC) はなぜ生まれたのか

ASEAN 経済共同体は 2015 年 12 月に設立され、日本でも大きく報道されました。ASEAN 経済共同体とはどのようなものか。シンガポールのゴー・チョクトン首相 (当時) が 2002 年に提唱した。ゴー・チョクトンさんは 21 世紀に入り、中国に加えてインドが台頭してきた。21 世紀の初め頃 BRICS という言葉がよく知られましたが、ブラジル、ロシア、インド、中国です。ASEAN は 1998 年にアジア通貨危機で大きなダメージを受けました。さらに台頭するインドと中国の間に埋没しかねないという危機感を持ったという事です。特に外貨投資の減少に懸念を持ち、外資が中国、インドに行ってしまう ASEAN には来なくなる事を心配したと言っています。そこで 2002 年に実現した AFTA に続き一層の統合を目指して「ASEAN 経済共同体」の設立を目指している外資にアピールする事にした訳です。シンガポールの提案を受けてインドネシアが「安全保障共同体 (のちに政治安全保障共同体に改称)」さらにフィリピンが「社会文化共同体」を提案。2003 年の首脳会議で上記 3 つの共同体で構成される ASEAN 共同体を打ち出しました。(ASEAN 第 2 協和宣言) 注 1・「AEC」は、ASEAN Economic Community の略で、日本語では「アセアン経済共同体」

6・ASEAN 経済共同体の概要

2007 年に ASEAN が AEC ブループリントというマスタープランを出しました。詳細は下記の内容です。AEC ブループリントの内容は A, B, C, D の 4 つの柱と詳細 17 の対象分野が示されています。

A 単一の市場と生産基地 (経済統合の促進)

- ①物品の自由な移動、②サービスの自由な移動、③投資の自由な移動、④資本の自由な移動
- ⑤熟練労働者の自由な移動、⑥優先統合分野、⑦食料・農業・林業→市場統合

B 競争力のある経済地域

- ①競争政策、②消費者保護、③知的財産権、④インフラ開発、⑤税制、⑥電子商取引→経済開発

C 公平な経済発展

- ①中小企業、②ASEAN 統合イニシアチブ→格差是正、経済開発

D グローバルな経済への統合

- ①対外関係における一貫したアプローチ、②グローバル・サプライ・ネットワークへの参加→対外 F T A

上記中でもインフラ開発と格差是正、対外 FTA の参加が重要ポイントです。

7・AEC 統合の目標：EPA (経済連携協定) に類似

EU との違いは何か? とよく質問されます。EU の経済統合と AEC はよく似た経済統合ではないかと

われますが、欧州の経済統合との違いは次ページの表2に比較をしましたのでご覧ください。

表2 AECの目標のEC、EPAとの比較

この表ではAECとECとEPAを9項目について分析評価しています。日本は16のEPAを結んでいますが、これとAECを比較しますと関税撤廃はEUもEPAもやろうとしています。域外共通関税の撤廃はAECもEPAもやろうとしていません。域外関税とはASEANではグループ以外の国との間の関税はインドネシアもマレーシアも関税は残して適用しています。EPAも同じで締結国間の関税と締結国以外には今までの関税が残されています。

項目	AEC	EU(欧州共同体)	EPA
関税撤廃	○	○	○
非関税障壁撤廃	○	○	△
貿易円滑化	○	○	○
域外共通関税	×	○	×
サービス貿易自由化	△	○	○
投資自由化	○	○	○
人の移動	△熟練労働者のみ	○	△極めて限定
政府調達開放	×	○	○
共通通貨	×	○	×

対してEUはドイツもフランスも

イタリアもEU以外の国に対しても日本に対してもEUの関税を適用しています。これを域外共通関税と言います。サービス貿易も限定だが自由、人の移動は熟練労働者に限定、欧州ではパスポートも不要で自由に移動できる。EPAは非常に限定的、日本の場合は看護師、介護士など日本の資格を取得した人に限定してインドネシアやフィリピンから受け入れている。ビジネスや観光の人は短期ですが勿論自由です。就労については非常に限定的です。政府調達も公共投資や大型コンピュータ購入などですがこれはASEANでは全く対象にしていません。理由がありまして、マレーシアではマレー人優遇政策を実施しています。人口構成がマレー人50%中国系35%、あとインド系です。一番経済的に豊かなのは中国系です。マレーシアはもともとマレー人の国ですから中国人の下ではまずいという事でマレー人を優遇する政策をとっています。政府調達でも、マレー人優遇政策をとっていますので×になっています。共通通貨についてはEUは19カ国で共通通貨を採用していますが、ASEANもEPAも共通通貨を採用していません。こうして比べてみると、内容の違いが良く分かります。

AECはEPAに似ていると言えます。経済発展理論という理論的な話になりますが、バラッサという経済学者の

「経済統合発展段階説」をご紹介します。FTAは域内貿易を自由化します。関税同盟はEUもそうですが域外共通関税を適用します。共同市場はさらに生産要素(ヒト・モノ・カネ)の自由な移動を自由化します。経済政策の共通化とは判り易くは共有通貨です。ここまで実施しているのはヨーロッパだけです。圧倒的多数はFTAです。AECは域内貿易の自由化実施、域外の共通関税はやらない。生産要素の自由化については一定の条件付きで実施しています。経済政策の共通化は全くやらないという事です。

(参考)バラッサの経済統合の発展段階説とAEC



	域内貿易自由化	域外共通関税	生産要素の自由な移動	経済政策の共通化
FTA	○	×	×	×
関税同盟	○	○	×	×
共同市場	○	○	○	×
経済同盟	○	○	○	○
AEC	○	×	△	×

圧倒的多数はFTAです。AECは域内貿易の自由化実施、域外の共通関税はやらない。生産要素の自由化については一定の条件付きで実施しています。経済政策の共通化は全くやらないという事です。

8・ASEAN 共同体の成果

表3 AEC の成果の評価

関税撤廃	100%近い撤廃	◎
非関税障壁撤廃	進展はほとんどない	×
貿易円滑化	進展したがシングルウィンドウなど遅れ	△
サービス貿易	第10パッケージ交渉中、例外を容認	○
金融・資本市場統合	2020年为目标	○
投資自由化	最低限の規制を残して自由化	○
熟練労働者の移動	8職種の資格相互承認、実効性は今後	△
競争政策	8か国で競争法導入	○
輸送協定	3つの越境輸送円滑化協定の批准遅れ	△
輸送	道路は一部整備遅れ、鉄道は遅れ、2020年目標	△
エネルギー	ASEAN 電力網、ASEAN ガスパイプライン建設中	△
格差是正	プログラム実施、格差は緩やかに縮小	○
域外との FTA	5つの ASEAN+1 FTA を締結、RCEP 交渉中	◎

この表は私が独自に様々なデータを利用して客観的に評価したものです。主な部分は物品貿易です。関税を撤廃したという事です。いわゆる FTA です。2010年1月にASEAN6ヶ国が関税撤廃をしています。2015年1月に CLMV も 93%の関税撤廃に至りました。2018年1月には残りの 7%を撤廃します。関税撤廃率は 2016年で 6カ国は 99%、CLMV では 91%、ASEAN 全体では 96%となっています。2018年には 99%になります。このような高い関税撤廃率は発展途上国で非常に高く評価すべきだと思います。

日本も多くの EPA を締結していますが、日本側の自由化率は 80%台です。TPP でようやく 95%台になったのです。自由化率は先進国では非常に高いのです。日本の低さは世界的に見て異例であり、恥ずかしい事です。ASEAN が途上国でありながら高い自由化率を実現しているのです。しかし、非関税障壁の撤廃はほとんど進んでいない。関税以外の貿易の障壁を言いますが、ものすごく幅が広い。日本も日本語自身が非関税障壁だと言われたくらい幅広い。数量制限も非関税障壁です。例えば海苔は数量制限をしています。また、許可の必要性や安全や環境基準も非関税障壁です。日本の自動車基準では外国の車を輸入する際の障壁になる事があります。特に食品の安全基準も非関税障壁になります。福島原発事故の後、世界中で日本からの食品輸入を抑えたわけです。ASEAN は何をしたかと言いますと、各国の基準のデータベースをつくった訳です。関税撤廃しても輸入物品の基準が違いますと自由な輸出入が出来なくなります。どうしたか？相互承認の枠組みを作りました。インドネシア、マレーシアなど各国の基準を認めることにしました。なぜ非関税障壁の撤廃が遅れているのかと言いますと、WTO でも国民の健康とか安全を守るためには輸入を制限してもよいと認められています。また、国内事情の改善などが必要な場合もあり、非関税障壁の撤廃はなかなか進んでいません。このことは新たな課題でもあります。次に貿易の円滑化は非常に重要視されています。WTO もそうです。貿易を活発するためには貿易に関する手続きを簡素化して、係る時間とか手続きを簡素化すべきだという事です。電子化とか、国ごとに違う手続きを統一するとか、透明化も進められています。

9・貿易円滑化 (参考：原産地規制とは)

FTA は協定相手国の原産品を対象に関税を撤廃します。原産地規制とは関税対象品がその国で間違いなく作られた現産品とは何なのか、原産品とするかの定義を原産地規制と言います。例えば石油はインドネシア産であり、バナナはタイ産などと資源や農産品などの 1次産品は特定が簡単で

参考：原産地規則とは

- FTA:協定相手国の原産品を対象に関税を撤廃
- 「原産品とは何か」を決めるのが原産地規則(Rules of Origin)
- 農産品、鉱産品は問題ない(完全生産品)
- 工業品は原料や部品を輸入して製造、簡単な組み立てのみの場合もあるため原産地規則が必要
- 工業品:付加価値基準、関税番号変更基準、加工工程基準
- 厳しい原産地基準は輸入抑制効果
- 原産地証明:原産品であることを証明する書類(第三者証明と自己証明)、日本は商工会議所、ASEANは政府が発行
- 原産地規則、原産地証明に関わる手続き、コストは企業の大きな負担となっている

すべて関税番号が付きます。おおむね1万ぐらいあります。例えば木材を輸入して家具を作って貿易する場合関税番号が変わればその国の生産品だと判ります。加工工程基準というのがあります。特定の加工工程をその国で行った場合、その国の原産品として認めるという事です。TPP では糸の製造と紡織と縫製の三工程をその国でやらないと原産品として認めない。例えばベトナムが中国から安い糸を輸入し、紡織して安く縫製して沢山の衣料を売り込まれたら困るという事で、アメリカが無理やり押し込んだ加工基準です。原産地規則を余り厳しくするとFTAの意義が失われる恐れもあります。また、原産地証明に係る手続きが煩雑だと企業のコスト負担も大きくなり大変です。自動車ですと1万以上の部品がありますからその点が大変です。原産地証明に対してASEANは日本企業の要望を受け入れて、企業の使い易いようになり改善されています。ASEAN シングル・ウインドウというのは貿易手続きを電子的に一元的に受付、輸入相手国の関係機関に伝送する。ナショナル・シングル・ウインドウを構築した7カ国がパイロットプロジェクトを実施している。税関協力ではASEAN 統一税関分類など手続きの効率化を進めようとしています。

10・サービス貿易と自由化

サービス貿易は今、非常に重要視されています。産業として第三次産業の事です。経済が発展するとサービス化する。アメリカでは80%がサービス産業化、日本では70%と言われています。ASEANも経済の発展とともにサービス産業化する。サービス産業の貿易は難しいと思われていた。難しさの一つは生産と消費の同時・同所性です。例えば、医療サービスでは病院に行き、お医者さんに

すが、工業用品・部品などはどこまでが他国からの輸入で自国の加工ほどの部分なのかを特定するのが難しい。良く発展途上国では自分の国でできるのは段ボールだけだというような話があります。工業品については付加価値基準が使われます。その国でどれだけの付加価値がつけられたのかで原産品の評価をします。例えば50\$で部品を輸入し、100\$の価格であれば、50\$の付加価値がついたことになります。付加価値基準は概ね40%です。関税番号変更基準があります。これは貿易される製品にはす

貿易円滑化

- 貿易手続きを円滑にし時間とコストを削減
- 手続きの簡素化、電子化、統一、透明性など
- 原産地規則の改善:付加価値基準に加え、関税番号変更基準の採用と選択制など(日本企業の要望に応える)
- 原産地証明:自己証明制度の導入に向けてパイロット・プロジェクトを実施
- ASEANシングル・ウインドウ(ASW):貿易手続きを電子的に一元的に受付、輸入相手国の関係機関に電送、ナショナル・シングル・ウインドウ(NSW)を構築した7カ国(CLM以外)がパイロットプロジェクトを実施
- 税関協力:ASEAN税関申告書、ASEAN統一関税分類、事前教示制度、シングル・ストップ検査など

診てもらおう。お医者さんはサービスを生産する。患者さんはサービスを消費する訳です。生産と消費が同じ場所で同じ時間行われるのです。生産と消費の同時性という事で貿易に適さないと言われていました。ところが輸送とか通信の技術革新があり、経済統合で貿易が可能になった。ポーランドが EU に加盟した。ドイツなどは国境の町では歩いてポーランドに入ることが出来る。EU に加盟すると人の移動が自由になる。ドイツの理髪店に比べてポーランドの理髪店は 3 分の 1 の価格で利用できる。国境のドイツ人はみなポーランドに行きます。これがサービス貿易です。サービス貿易には 4 つのモードがあると言われています。①越境取引（遠距離医療）②国外消費（海外での治療）メデイカルツアーの事です。③商業拠点（投資・病院の海外進出）④供給者の移動（医者や看護師の海外でのサービス）以上の 4 つのモードです。ASEAN では①と②は実施しています。③出資比率 70%までは OK にしようとしています。④は相互に対象職種の人々の移動についてはまだ明確になっていません。注目されているのは③のサービス産業の投資です。ASEAN では 1995 年から 10 段階に分けて交渉した。第 9 パッケージの 108 分野の自由化を 2015 年に合意。交渉の遅れはあるが WTO での約束を上回っている。

右の表はある研究者の作成を利用させていただきましたが、これは 0 点だとサービスの自由化はなし、1 点だと完全自由化という評価表です。これを見るとシンガポールやベトナムは進んでいると見えます。インドネシアとかマレーシア、フィリピンはあまり進んでいないと見ることが出来ます。次は投資と人の移動ですが、かなり努力していると言えます。

サービス貿易自由化(第9パッケージ、第3モード)

作成: 助川成也 国土館大教授

	タイ	マレーシア	インドネシア	フィリピン	シンガポール	ベトナム
実務サービス	0.37	0.42	0.19	0.32	0.70	0.55
通信サービス	0.39	0.37	0.33	0.11	0.75	0.44
建設サービスなど	0.35	0.45	0.50	0.00	1.00	1.00
流通サービス	0.35	0.35	0.10	0.35	0.50	0.80
教育サービス	0.32	0.35	0.15	0.21	0.80	0.80
環境サービス	0.35	0.19	0.31	0.15	0.50	0.88
金融サービス						
健康・社会事業サービス	0.35	0.24	0.30	0.18	0.25	0.48
観光・旅行サービス	0.26	0.18	0.21	0.39	0.75	0.46
娯楽・文化・スポーツ	0.35	0.22	0.25	0.28	0.40	0.00
運送サービス	0.23	0.25	0.28	0.17	0.27	0.38
その他	0.35	0.35	0.25	0.50	0.50	0.50

1 1 ・ 投資、人の移動

投資の面では①ASEAN 包括的投資協定を締結し、国際水準のルールを整備、②最小限の規制を残して自由化を目指す。次は人の移動ですが ASEAN では熟練労働者の移動に限定して認めています。熟練とはビジネス・パーソン、技術者などです。非熟練者は対象外です。工場や建築現場で働く人が対象外ですが、実際には大量に移動しています。タイにはミャンマーの人達が 200 万人、カンボジ

アからは 100 万人移動していると言われていています。これは二国間での取り決めや不法入国と思われれます。専門サービスの資格の相互承認を取り決めていますが進んでいません。エンジニアと建築士については ASEAN 公認の登録制度を進めています。

投資、人の移動

- 投資: ①ASEAN 包括的投資協定 (ACIA) を締結: 国際水準のルールを整備、②最小限の規制を残して自由化
- 熟練労働者 (ビジネス・パーソン、技術者など) の移動自由化: ASEAN 自然人移動協定を締結
- 非熟練労働者は対象外 (実態としては大量移動: 2 国間取決めなど)
- 専門サービスの資格の相互承認取決めを調印 (8 職種: エンジニアリング、看護、測量技師、建築、会計、開業医、歯科医、観光)
- エンジニアリングと建築士は ASEAN 公認のエンジニア、建築士の登録を開始

1 2 ・ 輸送分野

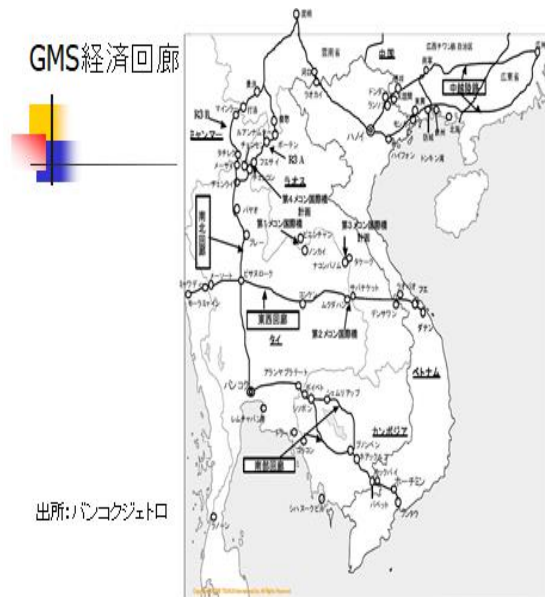
重要な輸送分野は特にカンボジア、ラオス、ミャンマーで遅れがある。長い戦争がありインフラ整備が遅れている。これらの地域は道路などは整備されていない。1991 年に平和になってよ

うやく手を付けられるようになった。関税を撤廃して自由になっても、物を動かすインフラが十分でないと貿易は活発にならない。2つの大きなプロジェクトがあります。ASEAN 高速道路ネットワークとシンガポール昆明鉄道ですが CLM で遅れ、2020 年が目標です。高速ネットワークと言いますと日本の高速道路網をイメージしますが、そうではなくて片側一車線で未舗装なところもあります。ただ、道路を整備してネットワーク状につなごうという事です。シンガポール⇒昆明鉄道もカンボジア、ラオス周辺で遅れている状態です。

輸送分野

- CLMVは長年の戦争、内戦のため輸送インフラ整備が遅れ
- 2大プロジェクト: ASEAN高速道路ネットワーク(AHN)とシンガポール昆明鉄道(SKRL): CLMで遅れ、2020年目標
- 輸送部門の計画の補強のためASEAN連結性マスタープランが2010年に採択(19の行動計画): 例メコンーインド経済回廊
- GMS(大メコン圏)計画による経済回廊の整備の進展
- メコン川の橋建設: 援助により5つの橋を完成
- 越境輸送協定: 3つの協定(通過貨物円滑化、マルチモード輸送、国際輸送円滑化)と附属議定書の発効の遅れ

1.3・GMSの経済回廊



輸送分野では GMS (大メコン計画) があります。これはアジア開発銀行が中心になり、日本政府もだいぶ支援しています。経済回廊として、中国の昆明から最終はミャンマーへの南北経済回廊、ベトナムからラオス、タイをへてミャンマーまでの東西回廊です。南北は中国が援助、東西は日本が援助しています。さらに南部経済回廊があり、バンコクからカンボジアをへてホーチンミンまでです。このような経済回廊もアジア開発銀行が中心になって進めています。メコン川に橋を作って輸送の円滑化を図ろうとしています。今までの小さな船の輸送に比べて非常に大きな効果があります。さらに輸送に関する協定として、国境を越えますから、例えばバンコクからカンボジアをへてホーチンミンへとかタイからカンボジアをへてベトナムへ行きます。国境を超えるためには国ごとの違い、例えば道路標識、免許証、輸送する物資の検査

など、どのように簡便にするかの協定が越境輸送協定で、現在進めています。

1.4・穏やかに進む格差是正

格差是正が重要な課題です。CLMV は長い戦乱の影響で経済発展が遅れています。結果として ASEAN 内での大きな格差があります。これは所得だけでなく、教育、衛生面など平均寿命も電化率も大きく違います。ASEAN の統合のためには格差を放置できない。ASEAN としては統合の恩恵を分かち合うという公式見解を出しています。現実的には格差を放置しては統合どころかバラバラになってしまう。格差是正は進んだかと言いますと、前

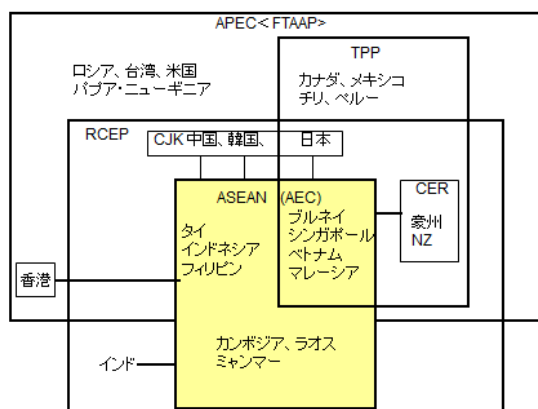
緩やかに進む格差是正

- ASEAN6とCLMVの経済社会開発格差是正
- 統合の恩恵を分かち合う・求心力維持
- 格差は緩やかに是正: 一人当たりGDPは2000年の5倍から2016年には2.7倍、国別には108倍から2016年は42倍に(シンガポールとミャンマー)
- ASEAN6の成長率が漸減、CLMVは外国投資増加などで比較的高い成長を実現したため
- ASEANの格差是正プログラム(ASEAN統合イニシアチブ)は人材育成が中心
- インフラ整備は海外の支援で実施
- CLMVは今後も外国投資受け入れ、そのためのインフラ、法制整備など投資環境の改善が重要

頁の資料にも明示したが緩やかに進んでいます。一人当たりのGDPは2000年の5倍から2016年には2.7倍、国別ではシンガポールとミャンマーでは同年比較で108倍から42倍まで縮小しています。ASEAN6の経済成長率漸減とCLMBに対する外国投資増で比較的高い成長を実現したためです。これからも格差の是正にはインフラ整備、教育など外国投資の受け入れによる経済発展が重要で、そのために投資環境や法的整備の必要性が増しています。

15・対外FTAは順調に進展

ASEAN 経済共同体の4つ目の目標としてはグローバル経済への統合ですが、具体的にはASEAN以外の国とのFTAを締結することです。FTAは右の表や下図にお示しましたように順調に進展しています。下図では真ん中にASEANがあります。



CJK日中韓FTA、CERは豪州、NZのFTA、NZはニュージーランド

対外FTAは順調に進展

- ①中国(ACFTA):2005年発効、2010年1月中国、ASEAN6は関税撤廃、CLMVは2015年撤廃
- ②韓国(AKFTA):2007年発効、2010年1月韓国とASEAN6完成撤廃
- ③インド(AIFTA):2010年発効
- ④豪州・ニュージーランド(AANZFTA):2010年発効
- ⑤日本(AJCEP):2008年発効、CLM以外の7カ国とは二国間EPA
- ⑥香港とのFTAの交渉開始合意(2014年)
- 広域FTAであるRCEP(東アジア地域包括的経済連携:ASEAN+6):2013年交渉開始、2015年目標(2017年にずれこみ)、課題は多いが日本企業にとり重要

ASEANは中国、韓国、日本、豪州、ニュージーランド、インドと2国間のFTAを締結済みで香港とも交渉中、更にTPP11ではブルネイ、シンガポール、ベトナム、マレーシアが参加、最近話題のRCEP(ASEAN+6)も現在交渉中です。この分野はASEAN全体としては非常にうまく進んでいます。

最後に「ASEAN 経済共同体の評価・課題・展望」について

16・AECをどう評価すべきか

ASEAN 経済共同体ではブループリント(マスタープラン)を作って様々な計画を実行している訳ですが、どう評価すべきか、実行率についてスコアカードとして発表しています。右表に示しましたが優先課題では93.9%の実行率、全処置の実行率は82.3%というのが2015年12月末での実績となっています。2015年はAEC創設の通過点であり、次の目標をAEC2025としています。中長期的には着実に前進していると言えます。ASEANは時間をかけて実行して行

AECをどう評価すべきか

- ブループリントの実行率(15年12月末):100%ではない
- ①優先措置に対する実行率:93.9%(506措置中475措置)
- ②全措置に対する実行率:82.3%(611措置中503措置)
- 2015年末のAEC2015創設は「通過点」→AEC2025が次の目標
- 分野により進捗状況は異なるが、中長期的にみれば着実に前進
- 総合的に高い評価:①制度としての統合の進展、②実態面での統合の進展(生産ネットワーク形成、ASEAN統合を前提とした事業展開)、③ASEAN各国経済の順調な成長、④南アジア、中南米、アフリカなど他の途上地域の経済統合と比較すると優れたパフォーマンス

くのが特徴です。カンボジア、ミャンマーなどの貧しい国が入っていますので、シンガポールを大学生とすれば、マレーシア、タイが高校生でインドネシアとフィリピンが中学生でベトナムが中学生に近い。他の国は小学生、国によっては幼稚園です。大学生のペースでは幼稚園生が付いていけない。登山でもそうですがある程度弱い人に合わせたペースが必要です。ASEAN の経済統合は時間がかかってはいますが中長期的には前進している。1993年にAFTAを創設してから2018年に完成しますから25年くらい時間をかけています。日産自動車のCEO志賀さんも若い時期にASEANの仕事されていました。ある会合でお話ししたら、昔のASEANを知っていると今のような経済統合や自由化は考えられないとお話でした。総合的に成功していると評価、要点としては制度として経済統合が進展した。物品貿易の自由化、FTA締結、経済共同体になってサービスとか投資とかまで進んでいった。実体的に統合が進み、日系企業はASEAN全体をまたいで生産体制を作っています。ASEAN各国の経済も世界的に見て順調に成長している。他の地域の経済統合と比較しても成功している。

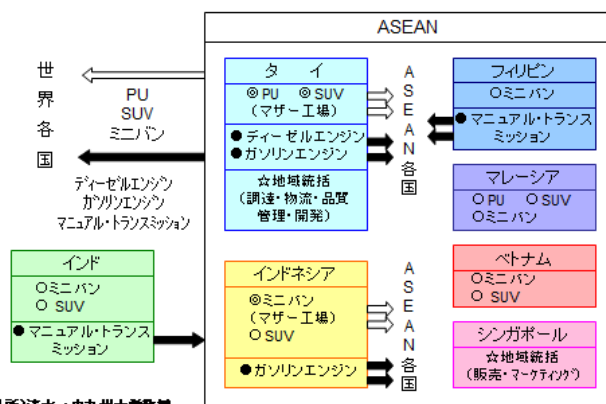
1.7・AEC創設への日本企業の対応

日系企業はASEAN統合の推進役かつ利用者でもあります。デンソーさんの例もありましたが、ミネベアさんはバンコクから労働集約的仕事をカンボジアに移しました。カンボジアで作ってまたバンコクに戻っています。活用内容は関税がなくなった、道路が整備された、ミネベアさんは許可を得てトラックでの一貫輸送を実施している。右表にもいくつかの事例を書きましたが、このような企業が増えてきています。ASEAN統合を活用して非常に成功したのがトヨタのIMVというのが下図の事例です。IMVというのは日本語で革新的国際

AEC創設への日本企業の対応

- 日本企業：ASEAN統合の推進役であり利用者
- 80年代末から1カ国単位でなくASEANを一つの市場、生産基地と捉える事業展開が活発化：BBC、AICO、AFTA、輸送インフラの利用
- 製造業
 - ①ASEAN域内での分業と域内貿易(AFTA利用)は多くの企業が実施
 - ②タイから生産拠点を移しCLVと連携させる事業展開が進む：ミネベアが代表例だがデンソー、日本電産、ニコン、矢崎総業など多数
 - ③ASEAN統合を活用した事業成功代表例としてトヨタのIMV、一方でベトナムの2018年問題
- サービスは増加：①小売：イオン(タイ、マレーシアで開発したPB商品をASEAN域内に投入)、②物流(日本通運(バンコク、フアンベン)、ホーチミンの陸路輸送サービス)、③その他多様なサービス
- 消費市場(人口ボーナスの継続、中所得層増加)、生産基地として重要性を増す(大半の国が中国より低賃金、投資環境の改善)

トヨタIMV(革新的国際多目的車)の主要な自動車部品補完



多目的車と言いまして、トヨタさんのアセアン・カーです。価格的にもコスト的にも低くASEANを含めた現地調達率は95%を超えている。文字通りのアセアン・カーです。図に書いてあるようにASEANの各国から部品を調達して世界中に輸出しているというASEAN経済統合を利用した代表的な成功事例です。上表に示しましたがサービス業の進出も増えてきています。小売りでイオンさん、物流で日本通運さん、公文さんも進出しています。ASEANの成長が続くことで経済のサービス化が進むことを見ていると思われます。消費市

場、生産基地としてASEANの重要性が増します。人口ボーナスと書きましたが、ASEAN全体ではまだまだ人口増です。平均年齢も若い、賃金もほとんどの国が中国よりも安いので生産基地としても重要性を増すと思われます。

1.8・ASEAN経済統合の課題

ASEAN 経済の統合の課題としては次ページの表にいくつかあげました。一つはブループリントの中でも未実行のがあります。非関税障壁撤廃、サービス貿易の自由化さらに2020年目標のインフラ整備や金融の自由化も遅れています。各種の自由化協定の完全実施。ASEAN2025ブループリントが発行されていますのでこれを確実に実施して行くこと。中国の攻勢にどう対応するか、米国の保護主義への対応、RCEPの早期妥結、ASEAN中心性の維持を心掛けること。ASEAN2025に向けて

ASEAN経済統合の課題

- AEC2015の未達成目標の実現:非関税障壁撤廃、サービス貿易自由化、投資自由化、貿易円滑化など
- 2020年目標の実現:インフラ整備、金融自由化など
- 自由化・円滑化の実効性の向上:
- 新たな課題を含めAEC2025ブループリントの着実な実施
- RCEPの早期妥結とASEAN中心性の維持
- 米国の保護貿易(TPP離脱ほか)および中国の攻勢(南シナ海、一帯一路構想など)への対応
- ASEANはAEC2025に向けて自らの自由化を進め日本などとともにRCEPの推進などにより保護主義と戦うべきである

AEC2025

- 政治安全保障共同体、社会文化共同体とともにASEAN共同体2025を構成
- 基本的にAEC2015を踏襲、抜本的な変更(関税同盟、通貨統合、非熟練労働者の移動など)は目指さない、柱を組み直して5つとしいくつかの新たな項目を追加
- 5つの柱:①高度に統合され結束した経済、②競争力のある革新的でダイナミックなASEAN、③高度化した連結性と分野別協力、④強靱で包括的・人間本位・人間中心のASEAN、⑤グローバルASEAN
- 新たな項目:②イノベーション、ガバナンス、規制、持続可能な発展、グローバルメガトレンド、③科学技術、④民間部門の役割強化、官民連携、ステークホルダーの貢献、
- 具体計画は2016年以降発表

自らの自由化を進めて、日本などとともに保護主義と戦うことが求められています。

AEC2025については左の表に内容を示しました。2025は5つの柱になっています。基本的には2015を踏襲しながらやっていく。新たな項目としてはイノベーションとかガバナンス、持続可能な発展、民間部門の役割強化、が加えられています。5つの柱は①高度に結合され結束した経済、②競争力ある革新的でダイナミックなASEAN、③強靱で包括的な・人間本位・人間中心のASEAN、④高度化した連結性と分野別協力、⑤グローバルASEANです。

以上で私のお話を終わります。ご清聴ありがとうございました

質疑

Q: 政治的・軍事的な面での共同体を目指すこともAEC2025では考えられているのでしょうか? また中国、インドなどの大国はASEANをどのように見ているのでしょうか。

A: ASEANは政治安全共同体をつくるという事ですが、軍事的なものではありません。中身は端的に申し上げて「不戦共同体」構想です。南シナ海での緊張を緩和する。民主主義の尊重も入っています。紛争については軍事的な解決より話し合いで解決するというのがASEANの考えです。この構想時にインドネシアがASEAN・PKFという形でASEANの軍隊設立を提案したのですが、他の反対で見送られました。問題は中国です。南シナ海の岩礁に構造物、基地をつくり事実上占有。フィリピンのスカボロー礁、西沙諸島の領有権と九段線を主張している。ひどい話です。フィリピンは常設仲裁裁判所に提訴して中国の主張には根拠がないとの判決を得ましたが中国は紙切れにすぎないとして、歯牙にもかけない状態です。フィリピンもドゥテルテ大統領になってから前アキノ大統領の対決姿勢から融和傾向を見せています。ベトナムは基本的に対立姿勢ですが、以前のような姿勢ではなくなっている。マレーシア、ブルネイは直接対立していない。南シナ海はオバマ政権の時にアメリカが無策だった。そのため中国ペースでほぼ押さえられてしまった。ASEANはこれに対して南シナ海の行動規範というのを創ろうとしています。今までの行動宣言は全然強制力がない。対して強制力のある行動規範を創ろうとして中国と話し合っている。カンボジアなどは中国からの援助が多額のた

めあまり積極的では無いなど、会議で必ずしも一致しない面がある。周辺国の関与度合いはインドもオーストラリアも安全保障の問題で直接影響のある動きはないと思います。ASEAN にとって問題の国は中国だけです。

Q: ASEAN の中で IS の活動が東に拡大しつつあるのは AEC にとってどんな影響があるのでしょうか。

A: IS に関係があるのはフィリピンのミンダナオだと思います。フィリピンはカトリックの国ですが、ミンダナオはイスラム教が多い、この地域は非常に貧しい所ですからここに IS が入ってきています。共産党のフィリピン人民軍があり、モロ民族解放戦線などがあって中央政府と対立していた。そこでドテルテ政権が掃討作戦を進めてかなり成果を収めているとの報道もある。マレーシア、インドネシアでも IS 参加メンバーが自国に戻ってきていると言われています。IS の前のアルカイダと連携してテロを犯している現状があります。インドネシアはバリ島でもジャカルタでもテロ攻撃で多数の死亡者が出ています。しかし散発的で中東のようなリスクは無いと思われます。

Q: ASEAN 経済共同体の成立と成功を後押ししたのは、実は日本だったというお話は腑に落ちました。今後中国が ASEAN との間で様々な亀裂を生むことが予想されますが、日本の取るべき施策とは何でしょうか。

A: 経済的な施策の面で考えると中国は日本の 3 倍ほどの外貨準備があり、日本がそれに対して経済援助を金額で対抗するのは難しいと思います。日本が協力できる面はいろいろあると思いますが、箱ものを作って援助するというのは難しいと思います。ただ、高速道路や橋梁、新幹線などで協力できると思います。日本の場合、高品質な品質を強調して援助をするべきではないかと思います。中国の箱もの援助は素早いけれど、何年か経つとがたつくともいわれています。モノづくりを中心にした人材育成など是有効だと思います。ASEAN も一部では高齢化の問題があります。シンガポール、タイもそうです。ベトナムもその兆しがあります。ミャンマーも女性の出生率が低下していますので高齢化の問題があり、ASEAN として高齢化と社会保障の問題が想起されます。日本がこの問題に直面する現実には参考になるテーマです。中国に経済援助で対抗するのではなく、日本の特徴を生かした援助が相手国からも歓迎されると思います。

Q: 中国・インドは経済規模が大きくなって、市場開放経済政策をとっていますので、ASEAN はそうした域外からの経済圧力が高まっていると思いますが、ASEAN10 のリーダーシップをどこが取っているのかわからないのですが。

A: 80 から 90 年代までの ASEAN はビッグ・ネームが沢山いて、マハティール、リー・カンユー、スハルトなどが存在感を示していたのです。1998 年の暴動でインドネシアのリーダーシップも衰え、タイではタクシンが国外追放になり、リーダー不在の状況です。分野別に得意な分野の国がリーダーになっている状況でしょうか。現在の ASEAN はたくさんの会議が開かれ、議長国が持ち回りですから、議長国がまとめ役になっている状態です。

石川幸一先生のプロフィール

亜細亜大学アジア研究所教授

1973 年東京外国語大学卒業、同年ジェトロ（日本貿易振興会）入会

1983-87 年ジャカルタ駐在、1995-97 年香港駐在、日本アセアンセンター、国際貿易投資研究所を経て 2005 年より現職。国際貿易投資研究所（ITI）客員研究員、アジア政経学会監事、アジア市場経済学会副会長、アセアンセンター ASEAN 研究会幹事、ITI 国際貿易投資研究会幹事、「世界経済評論」編集委員、亜細亜大学評議員。

著書：「通商戦略の潮流と日本」（共著）勁草書房、2012 年、「メガ FTA 時代の新通商戦略」（共編著）文眞堂、2015 年、「ASEAN 経済共同体の創設と日本」（共編著）文眞堂、2016 年。「検証：アジア経済」（共編著）文眞堂、2017 年など多数。