



ASEANの歴史と現状
および
経済共同体構築の現況

2014年12月

亜細亜大学アジア研究所

石川幸一



本日の内容

- ASEANの略史
- ASEANの現状
- ASEAN経済共同体構築の現状
- ASEAN経済共同体と日本企業



ASEANの略史

「存続」が危ぶまれていたASEANはなぜ
発展できたのか？

→環境変化(脅威・機会)への柔軟な対応



1967年～76年：地域安全保障

- 1967年8月ASEAN創設
- 域内対立の解決と信頼醸成
- 英軍のスエズ以東からの撤退(1967～68年)、米国グアム・ドクトリン(米軍の東南アジア大陸部からの撤退方針1968年)→東南アジア平和自由中立地帯(ZOPFAN)宣言(クアラルンプール宣言)
- 北ベトナムによるベトナム統一とインドシナ3国の社会主義化(1975年)→第1回ASEAN首脳会議開催、ASEAN協和宣言、東南アジア友好協力条約(TAC)、事務局設置
- ASEAN協和宣言：①政治的安定のための協力、②政治、経済、社会、文化・情報の4分野の協力(経済分野では工業化、貿易協力など)、③ASEAN共同体を目的として掲げる
- TAC：①紛争の平和的処理、②内政不干渉、③地域協力：TACは東アジアサミット参加の条件となる



1976年～91年：域内経済協力の失敗とプラザ合意後の外資ブーム

- ベトナムのカンボジア侵攻とカンボジア内戦を巡る域内対立
- 域内経済協力(特恵関税協定、工業化プロジェクト、産業補完プロジェクト)の開始と失敗
- この時期はASEANの停滞期だったが高度成長の開始時期でもある
- 1985年プラザ合意による円高ドル安(ASEAN通貨安)と日本およびNIESからの直接投資の急増
- 87年から外国投資と輸出が主導する高度経済成長
- 外資を利用した経済協力であるBBC(自動車部品相互補完流通計画)の開始(88年)



1992年～2003年：AFTAおよび 東アジア協力と統合の開始

- 中国の経済的台頭と対中外資ブーム→AFTA合意(92年)と発足(93年)
- カンボジア内戦の終了とカンボジア和平(1991年：戦場から市場へ)CLMVの市場経済化→CLMVのASEAN加盟とGMS開発の開始(戦場から市場へ)
- 1997～98年アジア通貨経済危機→ASEAN経済統合の加速(ハノイ行動計画)
- 東アジアの協力と統合への動き：ASEAN+3首脳会議(97年)、チェンマイ・イニシアチブ(2000年)
- アジアのFTAブーム→ASEAN+1FTAの交渉・締結

2003年～15年:ASEAN共同体 創設と域外とのFTA

- 中国・インドの台頭と外資の中印への関心→ASEAN第2協和宣言、ASEAN経済共同体創設決定(2003年)
- 3つの共同体(政治安全保障、経済、社会文化)からなるASEAN共同体の15年創設を目指す
- ASEANの変革の時期
- →ASEAN憲章(07年採択、08年発効)制定、組織改革と事務局強化、ルール重視に(ATIGA、ACIAの調印)
- 2010年AFTAの実現(ASEAN6)
- ASEANをハブとするFTA網:5つのASEAN+1FTA締結
- 東アジアFTA構想(ASEAN+3、ASEAN+6)とASEAN中心主義
- 米国のアジア回帰とTPP→RCEP提案(2011年)



ASEANの現状



高まるASEANへの評価

- 1967年8月8日、バンコク宣言に5カ国（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）外相が署名
- 設立当初は存続を危ぶまれたが、現在は最も成功した地域協力機構と評価：脅威と機会への適切な対応
- 5カ国から10カ国への拡大：東南アジア＝ASEAN
- 機能の深化（地域協力と安全保障から自由貿易地域、共同体へ）
- 東アジアの地域統合・協力で中心的役割（ASEAN中心性：運転席に座る）
- ASEAN＋3、ASEAN＋6、東アジアサミット（EAS：ASEAN＋8）、ASEAN地域フォーラムなど
- 米国のASEAN重視への転換（アジア回帰）



目覚しい経済発展

- 2度の危機を乗り越え安定した発展
- GDP2.4兆ドル(2030年代には日本を凌駕)
- 6.3億人の人口(中南米を超える)
- 大半の国で人口ボーナスが続く:合計特殊出生率が2.1を超える国が大半:シンガポール、タイ、ベトナムを除く
- 都市化の進展、中間層と富裕層の増加→消費ブームは大半の国でこれから本格化
- 成長市場(中間層の拡大、輸入世界4位)および生産拠点(中間財)としての重要性(輸出は世界4位)
- 格差:シンガポール(一人当たりGDP54775ドル)とミャンマー(868ドル)は63倍→市場および生産基地としての多様性
- 輸送インフラ整備と自由化によるメコン経済圏の形成とCLMVの成長



ASEANの改革の進展

- 共同体創設を目指し組織・制度改革を進める
- ASEAN憲章の制定による組織改革
 - ①首脳会議を最高意思決定機関と位置づけ、年2回開催
 - ②単一議長国制度
 - ③常駐代表委員会(大使級)の設置、事務総長の権限強化、事務次長増員(2→4)
 - ④共同体創設に向けて組織再編:3つの共同体理事会
 - ⑤意思決定方式、紛争解決手続きを明文化
 - ⑥目的で「単一の市場と生産基地」(AEC)創設を明記
- ルール、法、透明性の重視:ATIGA、ACIAなど国際水準の協定の導入
- 事務局強化への取組み(高級レベルタスクフォースが提言)
- ASEAN共同体ポスト2015ビジョンの作成



ASEAN経済共同体構築の現状

なぜASEAN経済共同体(AEC)を創るのか

- シンガポールのゴーチョクトン首相(当時)が2002年に提案
- 21世紀に入り中国に加えインドが台頭しASEANが中印間で埋没しかねないという危機感による
- とくにASEANへの外国投資の減少を懸念
- ASEANが2002年に実現したAFTAに続き一層の統合を目指していることを外資にアピールする
- AFTAと同様に外資誘致が大きな狙い: 成長戦略としての統合
- インドネシアが安全保障共同体(政治安全保障共同体に改称)、フィリピンが社会文化共同体を提案
- 2003年の首脳会議で3つの共同体で構成されるASEAN共同体を打ち出す(第2ASEAN協和宣言)

ASEAN経済共同体ブループリン ト:4つの目標

- 2007年11月採択のASEAN経済共同体(AEC)ブループリントで具体的な目標と行動計画を提示
- 4つの戦略目標と17の行動分野(コア・エレメント)
- 実施スケジュール(2008年から2015年まで4つのフェーズ):2015年末実現が目標
- 2010年にASEAN連結性マスタープランを公表:輸送を中心にブループリントを補強、19行動計画
- 分野別の行動計画、GMS(大メコン圏)協力など重層的な実施計画となっている



4つの戦略目標と17の行動分野

- 単一の市場と生産基地：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
- 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→インフラ整備(輸送・エネルギー・ITなど)・共通政策
- 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
- 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FTA

ASEAN経済共同体(AEC)の市場統合の目標は経済連携協定(EPA)に類似

| | EU | AEC | EPA |
|-----------|----|------|-----|
| 関税撤廃 | ○ | ○ | ○ |
| 非関税障壁撤廃 | ○ | ○(*) | △ |
| 貿易円滑化 | ○ | ○(*) | ○ |
| 域外共通関税 | ○ | × | × |
| 規格相互承認 | ○ | △ | △ |
| サービス貿易自由化 | ○ | ○(*) | ○ |
| 投資自由化 | ○ | ○(*) | ○ |

注: ○は目標であり実現を意味しない、△は限定的目標、×は対象外



続き

| | EU | AEC | EPA |
|---------|----|-----|-----|
| 人の移動 | ○ | △ | △ |
| 知的所有権保護 | ○ | ○ | ○ |
| 政府調達開放 | ○ | × | △ |
| 競争政策 | ○ | △ | △ |
| 域内協力 | ○ | ○ | ○ |
| 共通通貨 | ○ | × | × |



EUとは全く異なる統合

- 「物品・サービス・人・資本が自由に移動する」のは共同市場(実現EUのみ)
- 共同市場ではなく(物、人、サービス、資本の自由な移動には制約・条件)、関税同盟でもない→FTAプラス
- AECは通貨統合の計画はない
- 統合の原理の相違: EUは市場統合と通貨統合では主権を委譲、ASEANは内政不干涉原則の堅持
- 超国家統治体のEUに対しASEANは主権国家の地域協力機構でありAECの統合レベルは低い
- EUの統合の原点は戦争の防止、AECは経済成長戦略としての統合



ASEAN経済共同体形成の現状



AECの進展状況

- スコアカードによるフェーズ1、フェーズ2の実行率評価(2008年~11年)は67.5%:概略は公表
- 2013年7月時点で79.7%(2013年12月ASEAN経済大臣会議)→詳細は未公表
- フェーズ3の評価は未公表
- 最新の評価:優先主要措置の82.1%を実施(2014年経済大臣会議)、詳細は未公表



関税撤廃：最大の成果

- 関税撤廃：最大の成果
- ①ASEAN6は2010年撤廃（CLMVは2015年、7%品目は2018年）、自由化レベルの高いFTAが実現する
- ②2013年時点：ASEAN6の関税撤廃率は99.2%、CLMVは97.5%が5%以下・撤廃は68.6%、③平均域内関税率：ASEAN6は0.6%、CLMVは1.37%
- 日本のEPA（自由化率85%～89%、平均関税率は3%前後）と比べ自由化率が高いFTA



難航する非関税障壁撤廃

- 非関税障壁撤廃：ほとんど進展していない
- 非関税障壁：輸入数量制限、規格・標準、衛生植物検疫措置、その他関税以外の貿易制限措置
- ブループリントではASEAN5が2010年フィリピン2012年、CLMV2015年撤廃だが進展していない
- 非関税措置（NTM）データベースを作成（現在新データベース作成中）
- 要因：①何がNTBか明確でない（WTO整合性のあるものも多い）、②国内措置であり撤廃は先進国でも難しい、③撤廃に向けての方策も具体的ではない
- 新たな取組み：実際の事例をASEANおよび関係国で協議
- ポスト2015の大きな課題



貿易円滑化

- 原産地規則：使いやすい規則への改善が進む
- ①選択方式を2008年に導入、②認定輸出者自己証明制度の導入を目指し2つのパイロットプロジェクトを開始、③ATIGAフォームへのFOB価額の記載を廃止（関税番号変更基準の場合、付加価値基準については議論中）
- ASEANシングルウィンドウ（ASW：貿易手続きの電子化と相互接続）：7カ国の一部港湾で実施に向けテスト中
- CLMは国内シングルウィンドウ（NSW）が課題
- 税関業務円滑化：ASEAN通関申告書、ASEAN統一関税分類（AHTN）などが進展、ただし運用は問題あり



複雑なサービス貿易自由化

- 複雑なサービス貿易→自由化も複雑
- 12の大分類(実務、通信、建設・エンジニアリング、流通、教育、環境、金融、健康・社会事業、観光・旅行、娯楽・文化・スポーツ、運送、その他)、55の中分類、155の小分類
- 4つのモード:①越境取引、②国外消費、③商業拠点、④供給者の移動→620分野(155×4)が対象
- 最恵国待遇、内国民待遇、市場アクセス(数量制限、取引総額制限、産出量制限、人の総数制限、事業体の形態制限、外資の参加制限の禁止)
- 自由化を約束した分野のみの自由化:物品の貿易との大きな違い



サービス貿易の自由化

- 1995年にASEANサービス枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on Service: AFAS)締結
- WTOのサービス貿易協定(GATS)での自由化約束を超えた自由化を約束(GATSプラス)
- 航空輸送と金融は別途交渉
- 自由化交渉は1年遅れ(13年合意予定の第9パッケージに14年合意、第10パッケージが残る)
- サービス投資の自由化は外資出資70%が目標
- 15%柔軟性規定がある
- GATSでの約束は超えるが自由化の評価は15年末(第10パッケージ)まで待たないと判らない



投資の自由化

- 1998年、ASEAN投資地域(ASEAN Investment Area: AIA)協定締結
- 2010年までにASEAN域内投資、2020年までに域外投資に全産業を自由化し投資家に内国民待遇を付与
- 投資保護を目的に1987年に締結されたASEAN投資保護協定(AIGA)とAIAを統合したASEAN包括的投資協定(ACIA)を2009年に締結
- ACIAは特定措置の要求の禁止、ISDS条項など国際レベルの投資協定となっている
- ACIAは2012年3月発効
- 2015年に最小限の規制を残して自由化する
- 留保表(ネガティブリスト)では、分野横断的措置と分野別措置が各国で示されている



熟練労働者の移動

- 熟練労働者(ビジネス・パーソン、技術者など)の移動自由化
- 単純労働者は対象外
- 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)
- 観光を除き協定は発効しているが、実施は今後の課題
- ASEAN自然人移動協定(AMNP)を調印: ①商用目的訪問者、サービス契約に基づくサプライヤー、社内異動者が対象、②「受入国の現行規定に従い」、査証や労働許可の発行を促進する



越境交通・エネルギー協力

- インフラ整備
- ①ASEAN高速道路網(AHN)の完成(2020年)
- ②シンガポール昆明鉄道(SKRL)の完成(2020年)
- ③ASEAN電力網(APG):15プロジェクト(2020年)
- ④ASEANガスパイプライン(TAGP):4500キロのパイプライン
- 越境交通協定の締結と発効
- ①通過貨物円滑化枠組み協定(AFAGIT):議定書未締結(2)、未発効(3)
- ②マルチモード輸送枠組み協定(AFAMT)6カ国が未批准
- ③国家間輸送円滑化枠組み協定(AFAFIST)7カ国が未批准
- 単一海運市場:①2015年以降、②47港湾整備、RoRo船ネットワーク整備など
- 単一航空市場の創設:全体として進展しているが、他国の国内輸送などは認められずASEAN域内を自由に航行できるわけではない
- GMS(メコン開発)計画との協調:GMS経済回廊の道路建設はミャンマー部分を残して進展(ただし道路の質など課題は多い)



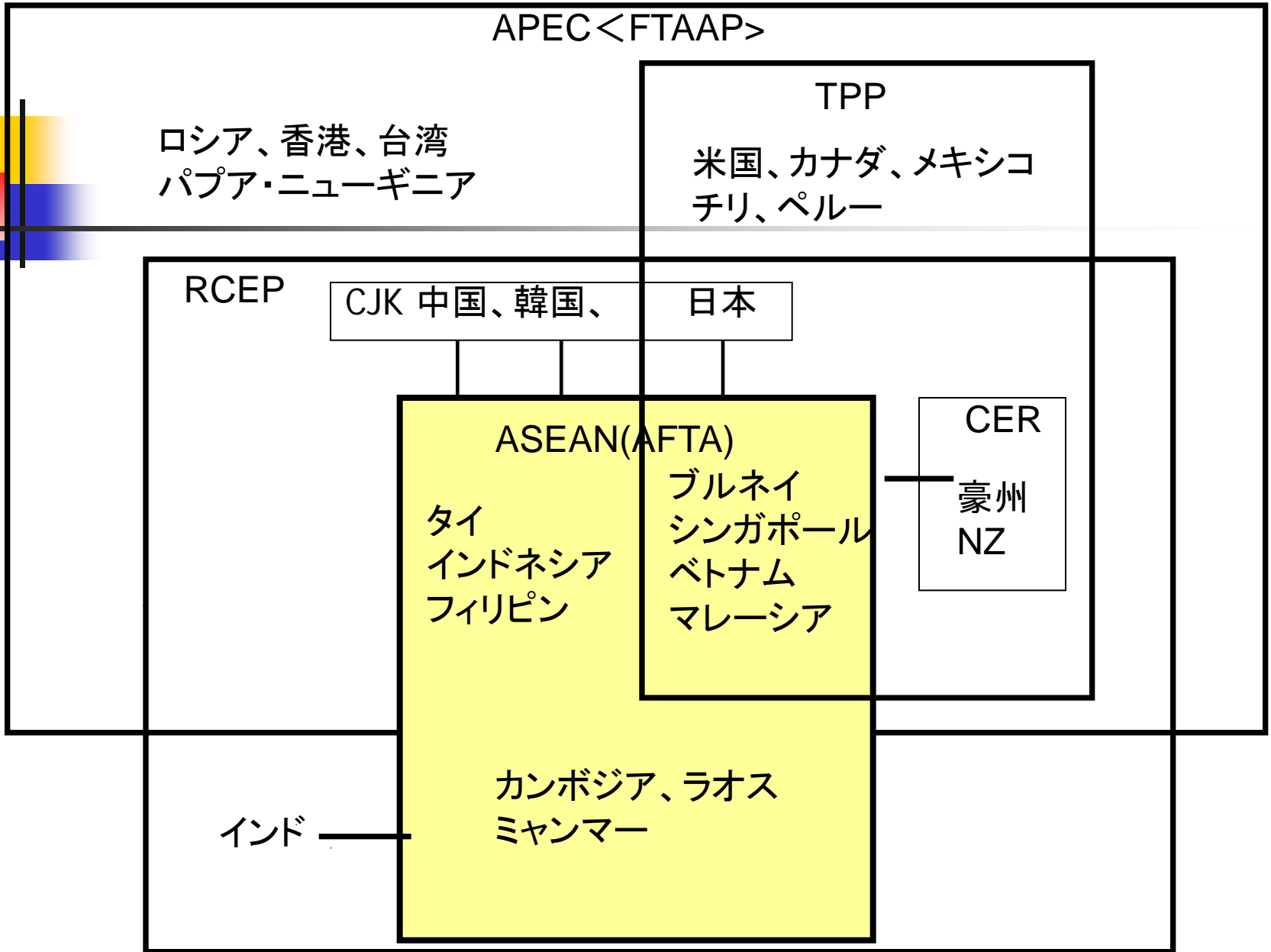
ASEAN連結性マスタープラン

- 2010年第17回首脳会議で採択
- ASEAN経済共同体ブループリントを補完・補強(特に輸送分野)
- **物的連結性**:ハードインフラ整備(輸送、ICT、エネルギー)計画事例
- ①ASEAN高速道路網:未接続部分(ミャンマー227キロ)の完成、通過輸送道路の3級以下道路(2069キロ、ミャンマー、ラオス、フィリピン)を3級に格上げ(2012年)
- ②シンガポール昆明鉄道:未接続・要修復部分(4069キロ)の建設・修復:CLMVに多い:カンボジア:ポイペー-シソフォン(48キロ2013年)など
- ③統合され効率的で競争力のある海運システム:Ro Ro船ネットワークを含む大陸部と島嶼部を結ぶ航路の創設(2015年)
- ④ASEANを東アジアの輸送のハブとする統合され継ぎ目のない複合一貫輸送システムの創設:東西経済回廊(ミャンマーの未接続部分、ダナンとヤンゴンのターミナル港)、メコン-インド経済回廊(ネアックルアンのメコン橋、ダウエイ深海港2020年)、カンチャナブリー-ダウエイ高速道路2020年)
- **制度的連結性**:ソフトインフラの整備(貿易自由化・円滑化、投資・サービス、MRA、輸送協定、越境手続き、能力醸成)
- **人と人の連結性**:人の移動の円滑化(教育・文化、観光、ICT資格)



ASEAN域外とのFTA

- ASEAN+1FTA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、
- 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
- ①RCEP(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
- ②TPP:シンガポール、ブルネイ、ベトナム、マレーシア交渉参加、タイ、フィリピン関心表明も具体的動きはなし
- ③EUとのFTA:シンガポール交渉合意(2012年3月)、マレーシア、ベトナム交渉中、タイ交渉開始合意:GSP改革でFTAの必要性が増す



CJK:日中韓FTA、CERは豪州、NZのFTA、NZはニュージーランド



AECは実現するのか(別表参照)

- 2015年末に100%実現はしない→2015年末に大きく制度などが変わるわけではない
- 自由化レベルの非常に高いFTAの実現
- サービス貿易、投資、貿易円滑化なども相当程度自由化
- 積み残し(非関税障壁撤廃、サービス貿易自由化など)は自由化を継続
- インフラ整備は2020年目標
- 域外とのFTAは実現(RCEPを含め)
- 経済共同体に向けての措置実施は2015年以降も継続
- 2015年後のASEAN経済共同体ビジョン、行動計画の発表



ASEAN経済共同体と日本企業

日系企業はAECの自由化の対象になるのか

- AECをいかに使うか
- 物品の貿易：AFTAと対外FTA：原産地規則をみたせば利用可能であり問題はない
- サービスと投資の自由化は「利益の否認」規定がある
- サービス貿易：①加盟国の自然人と法人、②非加盟国の企業であっても実質的に事業を行っている企業
- 投資：①加盟国の自然人と法人、②非加盟国の法人であっても実質的に事業を行っている企業
- 日系企業は「実質的に事業を行なっている法人」であり自由化の恩恵を受けられるが、「実質的に事業を行なっている法人」の定義が明確になっていない
- 人の移動：加盟国の自然人が対象
- インフラ、越境交通制度などは利用できる



AECの活用

- 従来のAFTAの利用
- ①AFTAを節税と製造拠点の再編に利用(多くの多国籍企業)
- 従来はASEAN各国で同じ製品を生産(関税障壁のため)していたが生産拠点(工場)の再編・集約し特定国で特定製品を集中生産→AFTAを利用して相互補完
- ②ASEAN+1FTAの利用:AFTA、AANZFTAの日系企業による活用、ACFTAも利用増加(ASEAN域内貿易でも利用)
- 今後のAECの活用の可能性
- AEC=自由化+円滑化+輸送インフラ整備+対外FTA
- AECによる経済成長押し上げ効果
- 各国の市場、生産基地としての特性、機能、リスク(賃金上昇、災害など)などの評価
- ①これらの要因を踏まえ最適事業体制構築にAECをどう使うか
- ②輸送面のインフラ整備や円滑化の活用:メコン圏での企業内貿易(タイから原料・中間材供給・カンボジアで加工・ベトナムから輸出)の開始
- ③日本から進出ができなくてもASEAN域内からの進出が可能となる:サービスと投資
- ④熟練労働者の自由な移動の利用(ASEAN従業員が対象:市場開拓、技術支援など)
- ⑤中国、インドなどのリスク評価と対外FTAの利用
- ⑥事業実施面での問題点、障害などをAECの自由化・円滑化推進の観点で点検しASEAN側に改善を要望



参考文献

- 山影進編「新しいASEAN」アジア経済研究所、2011年
- 石川幸一・清水一史・助川成也編著「ASEAN経済共同体と日本」文真堂、2013年
- 深沢淳一・助川成也「ASEAN大市場統合と日本」文真堂、2014年
- 国際協力機構「ASEAN2025に係る情報収集・確認調査ファイナルレポート」2014年



ご清聴ありがとうございました
