

# ASEAN経済統合と後発国

金森 俊樹

## 要約

1. ASEANは現在、2015年に向けての経済統合を進めているが、同時並行的にアジア太平洋地域で動いているその他の様々な地域経済協力との関係では、ASEANとしての中心性の確保、地域内の連結性の強化を最重要視している。
2. 国際的に見ると、一般的に地域連携の政治外交的側面が重視される傾向が強く、米中等のASEANとの関わりも、この文脈で考える必要がある。
3. アジアでの今後のインフラ需要は膨大であり、特にASEAN全体では、まずは輸送インフラの整備が域内の発展に有効である。
4. アジアでは、金融危機を経て、実体面での統合に先立って、チェンマイ・イニシアチブ（CMI）やアジア債券市場育成イニシアチブといった金融面での協力が進んでいる。特にCLMVに配慮したマルチ化されたCMIの枠組みは、今後、他の地域協力の枠組みの参考になる。
5. ASEANとして今後経済統合をさらに進めていく過程で、開発格差を縮小させ、域内のバランスのとれた発展を達成するための方策を同時に考えていく必要がある。当面は、経済特区の集中的整備、輸送ハブの構築、人材・組織面での育成強化といった面での取り組みが効果的と思われる。

## 目次

- 1章 ASEANの設立・進展
- 2章 ASEANとアジア太平洋諸国
- 3章 インフラ建設とアジア
- 4章 金融分野の協力
- 5章 ASEAN統合とCLMV

## 1章 ASEANの設立・進展

ASEANは、域内の経済成長と社会・文化的発展の促進、地域の政治経済的安定の確保、および域内の諸問題解決を目的に1967年に設立された。原加盟国は、インドネシア、マレーシア、シンガポール、フィリピン、タイの5カ国で、その後84年にブルネイが加盟した。さらに、ベトナムが95年、ラオスとミャンマーが97年、カンボジアが99年に加盟し、これら後発4カ国はその頭文字をとってCLMVと呼ばれている。

域内経済協力については、92年の公式首脳会談で「経済協力に関する枠組み協定」が採択され、ASEAN自由貿易地域(AFTA)を創設し、域内の関税障壁、非関税障壁を引き下げ、貿易の自由化、経済活性化を図ることが合意された。99年のAFTA評議会でも、全ての製品に対する輸入関税の撤廃目標を、原加盟国とブルネイについては2015年、その他の国については2018年とすることを決定し、投資についても、1998年にASEAN投資地域(AIA)枠組み協定が採択され、域内の他の加盟国の投資家への内国民待遇、全ての産業への投資開放を2010年までに付与すること、その他の全ての国に対しては2020年までに適用すること、さらに域内のヒトの移動の自由化も推進していくことが決定された。AIAは、その後、2009年に締結されたASEAN包括投資協定(ACIA)に取って代わられたが、ACIAでは、投資受入国の投資者への強制要求(performance requirements)の禁止や、幹部の任命にあたっての投資者の自由を確保すること、紛争処理システムの整備等、より投資者の保護に配慮した内容が盛り込まれている。その他、通関

手続きの簡素化・相互認証なども、おのこの枠組み協定に基づき進められている。これら枠組みでは、基本的に、関税について後発国への配慮があり、それ以外では目立った扱いの違いはないもようである。既に原加盟国間では、ほぼ全ての貿易で、関税は0~5%まで引き下げられており、ヒトの流れについても、加盟国間の観光ビザの廃止、看護師等の職業資格の相互承認などが進んでいる。

歴史的に見ると、ASEANが発足した1967年は冷戦の時代にあり、ベトナム戦争を背景として、地域協力、地域の安定性を模索する動きが活発化し、機能が停止していた東南アジア連合(ASA; タイ、フィリピン、マラヤ連邦で構成)に代わる形で、ASEANが設立された。このように、当初は、反共産主義勢力を結集することが主たる目的であったようにみられるが、その後、政治・安全保障面のみならず、経済や社会文化面でも着実に域内統合を進めてきた。日本、米国、豪州、中国、韓国等のアジア太平洋諸国は、ASEANとの関わりの中で、輸出市場、直接投資先、資源確保、あるいは安全保障面での考慮等、それぞれの立場から重視する面も一様ではなかったと思われるが、近年、基本的にASEANとの関係強化を模索する方向にある。これに対し、ASEAN側は、ASEAN+3、ASEAN+6、環太平洋経済連携協定(TPP)といった地域の様々な枠組みが議論される中で、ASEANとしての中心性(centrality)を確保していくことを最も重視し、それを前提に、様々な国際的枠組みに関する議論へ参加し、あるいは周辺諸国との関係をどう進めていくべきかを考慮しているというのが現状であろう。

## 2章 ASEANとアジア太平洋諸国

### 1. 地域協力枠組みとしての性格

地域協力を推進する枠組みとしては、政府レベル、民間レベルで様々な形態があり、その目的も一様ではないが、ASEANは、アジア太平洋経済協力会議（APEC）や南アジア地域協力連合（SAARC）等と並んで、「地域統合をにらんだ包括的な政府間の制度的枠組み」と位置付けられる。

アジア開発銀行（ADB）は、地域協力を推進する主たる分野として、貿易・投資、金融、インフラ建設、地域的公共財の提供という4つの柱を掲げているが、ASEANとしては、これらのうち、まず貿易・投資分野に力を入れ、域内、さらには日本、中国、韓国、インド、豪州、ニュージーランドといった周辺国との自由貿易協定（FTA）/経済連携協定（EPA）を通じて貿易・投資の自由化を進めてきた。また近年、特に上記ASEANとしての中心性を確保するため、域内の連結性（connectivity）をいかに強化していくかという問題意識を強く持つようになっており、その観点から、2012年にASEANインフラ基金（AIF）を創設し、域内の道路・鉄道等の交通インフラ、電力やIT等のインフラ整備を進めていく動きを加速させている。

### 2. ASEANとアジア太平洋諸国の経済連携

一般的に、どの国・地域から優先的にFTA/EPAを通じての経済連携を進めていくかについては、経済的基準、政治外交的基準、および実現可

能性基準という3つの基準が政策当局の念頭に置かれていると言えよう。第一の経済的基準は、当該国・地域が経済的に密接な相互依存、補完関係にあるかどうか、FTA/EPAが双方向に利益をもたらすことになるのか、といった点である。

FTAの経済効果としては、よく指摘されるように、加盟国間の貿易障壁の撤廃により加盟国間の貿易が創出される貿易創出効果、非加盟国からの輸入が加盟国からの輸入へ転換される貿易転換効果、加盟国間の貿易障壁撤廃によって市場規模が拡大する効果などがあるが、加盟国、非加盟国を含め、全体としてはプラスの効果というものが多くの実証研究の結果であり、特に市場拡大、競争促進などの中期的な効果はプラスとの指摘が多い。第二の政治外交的基準は、経済的安定性や利益だけでなく、地域の政治的安定性を達成することが期待されるのか、また当該地域の国際的発言力の強化につながるのかどうか、という点である。第三の実現可能性基準は、言うまでもなく、FTA/EPAが妥結する現実的な可能性があるのか、という点である。

日本は、1967年のASEAN発足当初から、企業を中心として、輸出市場や直接投資先、さらには資源の輸入先として、ASEANとの経済関係を重視していたが、政府としても、2000年代に入り、こうした3つの基準から、当面FTA/EPAを進めるべき優先地域として、ASEANや韓国を念頭に置くようになったと見受けられる（韓国とは、種々の理由から、その後なお進展していない）。歴史的・国際的に見ると、EUや北米自由貿易協定（NAFTA）に見られるように、経済的相互依存と政治的連携は表裏一体の関係にあり、政治外交的基準重視の傾向が強い。米

国やカナダ、メキシコ等が米国を中核にNAFTA、さらには中南米へと連携を拡大させてきたのは、単に市場統合による経済的な利益のみならず、政治外交的観点から、地域全体として、戦略的な意味での一体感を形成する効果を期待しているという面も強い。アジアでは、例えば中国とASEANとのFTAは、中国の得る経済的利益はASEANの得るそれよりはるかに小さいと思われるが、それにもかかわらず、中国が積極的にASEANとのFTAを進めたのは、まさに政治外交的な考慮が大きく働いたためではないかと思われる。米国は、ASEAN発足以来、もっぱら政治外交面から同地域を重視してきたが、イラク戦争といった国際情勢から、しばらく中東地域に注意が向いていた。近年、ASEANの一部の国も関心を示しているTPPは、それ自体経済連携強化を目的としているが、米国がこれを主張するようになった背景には、当然、経済成長が著しく、アジア・国際社会の中で、政治経済の両面でプレゼンスを高める中国の存在がある。中国が、米国の「戻ってきたアジア戦略」と呼んでいるゆえんである。

### 3章 インフラ建設とアジア

#### 1. 経済成長を促すインフラ建設

ASEANの近年の問題意識は中心性と連結性という二つの単語で表現されることが多いが、これを確保するための大きな鍵がインフラ整備（特に輸送インフラ）である。一般的に途上国でのインフラ建設は、直接的には有効需要となり、また資本ストックという生産要素の増加を通じ、途上

国の成長を押し上げる効果がある。さらに間接効果として、その外部性から、例えば情報や交通インフラ等の改善を通じて全要素生産性（TFP）、特に労働生産性が上がることが期待される。特に間接効果については、輸送インフラの不足が輸送コストを増大させ、経済主体の市場へのアクセスを妨げることで、電力不足が正常な生産活動を阻害するといったことは途上国で広く見られ、インフラ整備を通じそうした阻害要因を除くことは、中長期的に途上国の構造問題を改善し、その成長を持続的なものにするという点で、直接効果以上に開発援助の観点から意義がある。

#### 2. 発展段階によって異なるインフラ需要

アジアには多くの途上国があるが、その発展段階は一律ではない。ASEAN域内でも、高所得国のシンガポールから、マレーシア、タイ、フィリピンといった中所得国、CLMV後発国（うちベトナムは、2011年に中所得国の仲間入りを果たしている）と、発展段階に大きなばらつきがある。どのセクターのインフラ建設が成長により有効かは、発展段階によって異なってくる。実証研究<sup>1)</sup>によれば、低所得国、中所得国下位、同上位、高所得国、おのおのにつき、電話線・携帯電話、道路、鉄道網、電力等エネルギーといった分野がその成長に大きく貢献している。経済発展が進むにしたがって、通信分野から、輸送、そしてエネルギー分野へと、インフラ投資の優先順位が移っていくということが言えるようである。ASEAN全体を考えた場合、ASEAN自体認識しているように、域内の地理的条件や発展段階のばらつきを考えると、まずは輸送インフラの整備が

1) "Infrastructure's Role in Sustaining Asia's Growth", Douglas H. Brooks and Eugenia C. Go, ADB Economics Working Paper Series No.294, 2011

域内全体の発展を促進するうえで、最も効果的かもしれない。

### 3. 膨らむアジアのインフラ需要

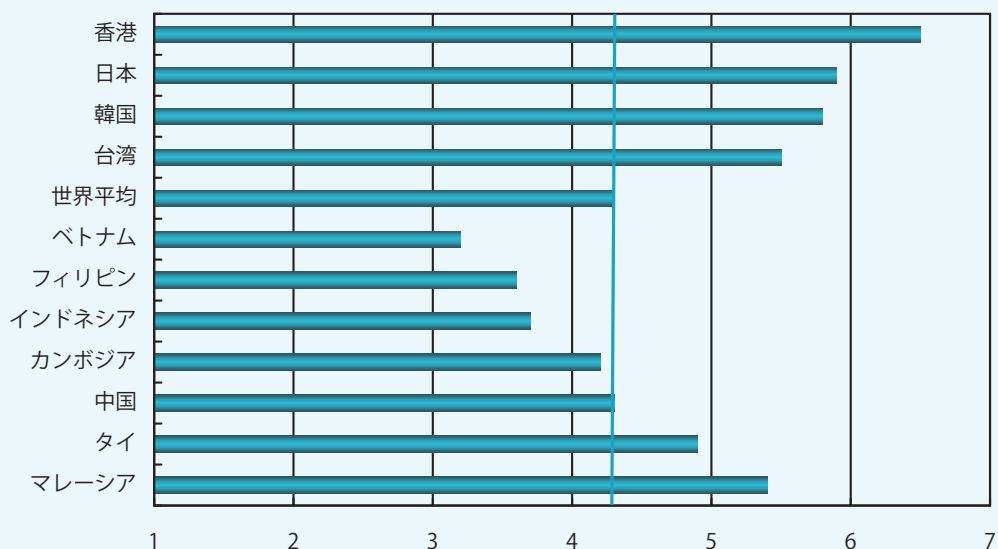
2012年に創設されたASEANインフラ基金(AIF)は、向こう10年間で40億ドルの融資、それによって130億ドル相当のインフラ関連プロジェクトの掘り起こしを見込んでいるが、アジア途上地域の潜在的インフラ需要は、はるかにこれを上回る。例えば、南々協力推進を目的としてインドが設立したシンクタンク、Research and Information System for Developing Countries(RIS)は、2007～12年、年平均4,120億ドル(同期間総額で2兆ドル以上)が、道路、鉄道、空港、港湾、電力等のインフラ投資に必要、またグローバル経営コンサルティングのマッキンゼーは、2011年以降10年間、総額8兆ドルが必要

と推計している。いずれも、膨大な資金需要をどのようにファイナンスしていくのかが大きな課題と指摘しており、そうした中で、二国間、多国間の援助資金が大きな役割を果たしていくことは間違いない。アジア諸国の国別のインフラ整備状況のおおまかなイメージは、世界経済フォーラム(WEF)の国際競争力年次報告書から見てとれる。ASEAN途上国(ミャンマー、ラオスは、調査対象に含まれていない)のうち、マレーシア、タイは世界平均を上回っているが、その他加盟国(特にベトナム、フィリピン)は、いずれも世界平均を大きく下回る。

## 4章 金融分野の協力

金融分野については、周知の通り、1997～98年のアジア金融危機が契機となって、アジア域内

図表1 ASEAN諸国インフラ整備の評価度(2011～12年)



(注) インフラ整備の状況を満点7、最低点0として、識者へのアンケート調査を基に点数化したもの  
(出所) World Economic Forum "The Global Competitiveness Report 2012-2013"から大和総研作成

での金融協力の枠組みが急速に整備されてきており、それらにASEANとしても深く関わっている。一般的には、貿易や投資という実態面の統合後に、それを円滑に進めるために金融面での統合がついていくという順序であろうが、アジアでは、金融のグローバル化の下で、金融危機は国境を越えて瞬時に波及することが明らかになり、金融面での協力がより切迫したものとして先行していると言える。

## 1. マルチ化されたCMIとASEAN後発国

金融面での最も重要な枠組みとしては、チェンマイ・イニシアチブ（CMI）とアジア債券市場育成イニシアチブ（ABMI）がある。CMIは、ASEANと日中韓をネットワークとして、主として短期の流動性危機に対応するために設けられた各国間の通貨交換（スワップ）の取り決めであるが、2010年、懸案であったCMIのマルチ化契約が発効したことにより、CLMVもCMIに参加することとなった。マルチ化されたCMIは、CLMVとの関係で、次の2つの特徴を有す

る。第一は、危機への対応として自国通貨を米ドルにスワップできる限度額は、当該国のCMIへの拠出額に借入乗数をかけた金額となるが、原加盟国がいずれも2.5であるのに対し、CLMVは5とされていること、第二に、CLMVには、その拠出額シェアを超える投票権が与えられていることである。CMIについては、プール資金の総額1,200億ドルは危機対応としてはなお不十分ではないか等の議論や、IMFとのリンクへの批判があるが、ASEAN後発国に対して特段の配慮を払うことによって、経済発展段階が大きく異なる経済を、一本の契約の下でマルチの枠組みに参加させたという点で注目される。このほか、マルチ化されたCMIでは、意思決定方式として、拠出資金総額や各国の拠出額などの基本的な事項はコンセンサスでの決定によるが、資金の引き出しといったオペレーション上の決定は3分の2以上の多数決によることとされており、危機対応に際しての機動的な意思決定を可能にしている。こうした点から、マルチ化されたCMIは、今後、他の様々な地域的枠組みを考える際のひとつのモデルになり得るとの指摘もある<sup>2)</sup>。

図表2 マルチ化されたCMIの拠出額と投票権

	拠出額 (10億ドル)	拠出額シェア (%)	借入乗数	引出限度額 (10億ドル)	基本票	拠出票	投票権計	投票シェア (%)
原加盟国（一国当たり）	4.55	3.793	2.5	11.36	1.60	4.55	6.15	4.37
ベトナム	1.00	0.833	5.0	5.00	1.60	1.00	2.60	1.85
カンボジア	0.12	0.100	5.0	0.60	1.60	0.12	1.72	1.22
ミャンマー	0.06	0.050	5.0	0.30	1.60	0.06	1.66	1.18
ブルネイ	0.03	0.025	5.0	0.15	1.60	0.03	1.63	1.16
ラオス	0.03	0.025	5.0	0.15	1.60	0.03	1.63	1.16
ASEAN	24.00	20.000			16.00	24.00	40.00	28.41
CMI	120.00	100.000			20.80	120.00	140.80	100.00

(注) 日本、中国（含む香港）の拠出額（拠出額シェア）、投票シェアは、いずれも、384億ドル（32%）、28.41%、韓国は日中の2分の1

(出所) ASEAN公式ウェブサイト等から大和総研作成

2) “Institutions for Economic and Financial Integration in Asia: Trends and prospects”, Giovanni Capannelli, ADBI Working Paper Series No.308, 2011

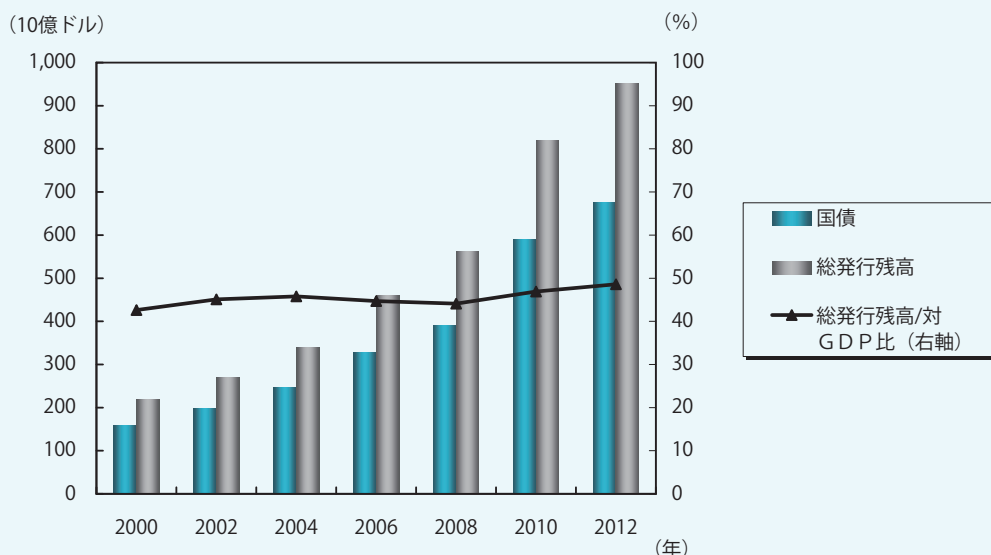
## 2. アジア債券市場育成イニシアチブ

アジア債券市場育成イニシアチブ（A B M I）もアジア金融危機を契機としているが、第一に、アジア途上国は銀行を中心とした間接金融へ過度に依存しており、それがこれら経済の外的ショックに対する脆弱性を高める結果となっていること、第二に、アジア途上国は総じて国内に大きな貯蓄を有しており、これをインフラ投資等に円滑に回していく金融の仕組みが欠如しているという問題意識から、この地域の現地通貨建て債券市場を、マルチの枠組みで育成支援していく観点から創設されたものである。2003年発足後の重要な実績としては、アジア・ボンド・オンラインの立ち上げ（2004年、A D Bが支援してデータの整備モニターを行う）、信用保証・投資ファシリティ（C G I F）の設立（2010年、出資規模7億ドルで、

A S E A Nは10%の7,000万ドル拠出）、A S E A N + 3債券市場フォーラム（A B M F）の設置（2010年）等がある。

A B M Iの取り組みもあって、A S E A N原加盟5カ国の債券市場規模は、大きく伸びている。ただし、5カ国を合わせた債券市場規模の対G D P比は、2000年末42.6%、2012年3月末48.6%と、なおあまり大きくは伸びていない。また、シンガポールを除き、各国とも債券の大半は国債で、企業債市場の成長は緩慢である。企業債市場がA B M Iの取り組みにもかかわらず伸びてこなかったことには、アジア危機後、各国の企業の投資態度が慎重になって資金ニーズが落ちたことに加え、企業自身はその利益体質を強化し、投資資金ニーズを自らの内部資金で賄うようになったというマクロ循環的な要因が考えられ<sup>3</sup>、アジア地域での債

図表3 ASEAN5現地通貨建て債券発行残高



(注) 2012年は3月末の数値  
(出所) Asian Bonds Onlineから大和総研作成

3) “ASEAN5 Bond Market Development: Where Does it Stand? Where is it Going?”, Joshua Felman et. IMF Working Paper WP/11/137, 2011

券市場の一層の発達には必要ない、または潜在成長性がない、ということでは決してないだろう。

C L M V 各国については、A B M I の関係資料等によると、2011～12年、カンボジアは、国有企業の資本増強のために経済財政省が発行する非譲渡債券（3年）が若干あるのみ、ラオスは、財務証券・政府保証債（1年）が2件、やはり国有銀行の資本増強等のための国債の発行（3～5年）が3件ある。またミャンマーでは、期間2、3、5年の国債発行が若干見られるが、ほぼ100%銀行によって保有されている。これは国債が中央銀行の商業銀行への流動性支援の手段となっており、中央銀行への準備金として適格性が与えられているためとされている。ベトナムは、財務省・中央銀行が歳入確保のため、1～15年の国債・政府保証債を、市中の流動性や金利を見ながら適宜発行、企業債の発行も若干見られるもようであり、後発国の中では比較的進んでいる。A B M I の取り組みの中で、C L M V 各国の債券市場育成

支援も始まっているが、市場インフラが総じてなお極めて未成熟な状況にあり、同時並行的に支援が行われているインドネシアやフィリピン、またより進んでいるタイやマレーシア等での経験も参考にしながら進めていくことが有効ではないかと思われる。

## 5章 ASEAN統合とCLMV

### 1. 開発格差の実態

1990年代後半、C L M V が相次いでA S E A N に加盟したことによってA S E A N は拡大したが、他方で、域内に経済発展段階が大きく異なる経済を抱えることとなった。一人当たり所得、貧困比率等、いずれの指標で見ても大きな開発格差（development gap）があることは明らかで、総合的な指標である人間開発指数（H D I）は、最も高いシンガポールから最も低いミャンマーまで0.866から0.483と開きがあり、C L M V 各国がA S E A N に加盟して以降も、格差が縮小する傾

図表4-1 ASEAN諸国のHDI（2011年）

	HDI	平均寿命	平均教育年数	予想教育年数	一人当たり所得 (2005年PPP米ドル)
シンガポール	0.866	81.1	8.8	14.4	52,569
ブルネイ	0.838	78.0	8.6	14.1	45,753
マレーシア	0.761	74.2	9.5	12.6	13,685
タイ	0.682	74.1	6.6	12.3	7,694
フィリピン	0.644	68.7	8.9	11.9	3,478
インドネシア	0.617	69.4	5.8	13.2	3,716
ベトナム	0.593	75.2	5.5	10.4	2,805
ラオス	0.524	67.5	4.6	9.2	2,242
カンボジア	0.523	63.1	5.8	9.8	1,848
ミャンマー	0.483	65.2	4.0	9.2	1,535

(注) HDIは、健康（代理変数として平均寿命）、知識（同、教育年数）、生活水準（同、一人当たり所得）を基に、一定の算式から算出された値で、経済発展の程度を総合的に示す指数  
(出所) 国連開発計画（UNDP）「人間開発レポート」から大和総研作成



図表4-2 HDIの推移

	1990年	2000年	2005年	2010年
シンガポール	N.A	0.801	0.835	0.864
ブルネイ	0.784	0.818	0.830	0.837
マレーシア	0.631	0.705	0.738	0.758
タイ	0.566	0.626	0.656	0.680
フィリピン	0.571	0.602	0.622	0.641
インドネシア	0.481	0.543	0.572	0.613
ベトナム	0.435	0.528	0.561	0.590
ラオス	0.376	0.448	0.484	0.520
カンボジア	N.A	0.438	0.491	0.518
ミャンマー	0.298	0.380	0.436	0.479

(注) HDIは、健康(代理変数として平均寿命)、知識(同、教育年数)、生活水準(同、一人当たり所得)を基に、一定の算式から算出された値で、経済発展の程度を総合的に示す指数

(出所) 国連開発計画(UNDP)「人間開発レポート」から大和総研作成

向は見られない。

## 2. 経済統合の効果と開発格差

域内に大きな開発格差を抱えることは、ASEANが目指す経済統合にとって、どういう意味を持つのか、どのように対応していくべきか、という問題意識は、ASEAN内部でも、CLMV諸国がASEANに加盟する前後の早い段階から出てきており、こうした問題意識から、ASEANは、2002年にASEAN統合イニシアチブ(IAI)を打ち出した。IAIでは、4つの取り組むべき優先分野として、インフラ建設、人材育成、IT、地域経済統合の推進が掲げられ、その後2005年の中間レビューで、観光産業育成や貧困救済等が付け加えられている。ただ同時に、IAIのプロジェクトについては、受け入れCLMV側の関係省庁間の調整やプロジェクト間の整合性の欠如、言語の問題があり、さらにはそもそも

受け入れ国側にプロジェクトへ主体的に参加する意識が欠如していること等から、必ずしも期待された効果が上がってきておらず、こうした面での改善が必要であることも指摘されている<sup>4</sup>。

理論分野では、一般的に、経済統合が域内の個々の経済に与える効果として、「拡散効果」と「集積効果」が指摘されてきた。企業は、

各国・地域が、労働力資源の質やコスト、物的インフラ、法整備等のソフト面でのインフラ等、どこに比較優位があるのかを考え、最適な生産ネットワーク、サプライチェーンをその地域内に設けるが、経済統合が進めば、域内の輸送コストの低下等から、そうしたことがより容易になり、域内に様々な産業が拡散していく効果が期待できる。しかし、規模のメリットが大きい分野では、経済統合に伴い、貿易・投資が自由化されてくると、むしろ専門的労働力やインフラが整い、後背地に大きな消費市場を有する先進的な国・地域に産業が集積される傾向が出てくることになる。拡散効果が大きいと、統合された域内全体に統合の恩恵が及ぶが(inclusive integration)、集積効果はむしろ、既存の開発格差を拡大させてしまうおそれがあり、近年、集積効果の方が拡散効果より大きいのではないかとの指摘もある<sup>5</sup>。一国または一地域内の経済発展の歴史を見ても、国全体とし

4) "Development Strategy for CLMV in the Age of Economic Integration", edited by Chap Sotharith, ERIA Research Project Report, 2007 No.4

5) 4)と同様

では急成長を遂げている中国やインドも、国内での地域格差・所得格差は、むしろ急成長の過程で拡大していることは周知の事実であり、この格差を是正していくことが大きな政策課題となっている。ユーロという共通通貨を創設して金融統合まで進めたEUの最近の状況を見ても、域内の経済格差が拡大し、それが統合自体の維持を危うくする事態にまで至っている。ASEANとしても、今後経済統合をさらに進める過程で、開発格差を縮小させ、域内のバランスのとれた発展を達成するための方策を同時に考えていく必要がある。

実際、ASEAN事務局は、既にその2004年のレポートで、「ASEANの経済統合は貧困を救うのか?」と題して、この問題を取り上げている<sup>6</sup>。そこでは、開発格差の縮小自体がASEAN統合の目的であり、統合を実現させるための必要条件であること、統合と開発格差の縮小は相互依存の関係にあり、格差縮小が統合を容易にする一方、統合が格差縮小につながるという認識を示しつつも、経済統合を進めるために必要な貿易・投資の自由化は、弱者により大きな調整コストを強いることになるので、「貧困に配慮した自由化政策 (pro-poor trade & investment policies)」を採っていくことによって、格差を縮小させつつ統合を進めることが可能になってくるとしている。域内で相対的に進んだ国も、統合プロセスの中で、単に進んだ国が遅れた国をの

み込んでいく (eat) といった事態は、双方にとって望ましくないとの認識が強いと思われる。例えばタイの通商当局者は、ミャンマーやラオスは貴金属資源や天然ガス資源、農産物に恵まれており、これら経済が同時に発展し、それぞれが自国内に大きな市場を育てていくことが、近隣のタイ、およびASEAN経済全体にとっても大きなチャンスになることを強調している<sup>7</sup>。またタイ全域に散らばる様々な生産拠点には、ミャンマーからの多数の出稼ぎ労働者が働いているが、今後比較優位が働いて、ローエンドの生産拠点がタイからミャンマーに移ると、それと同時に多くのミャンマー



6) "Will ASEAN Economic Integration Help the Poor?", Romeo A. Reyes, ASEAN Secretariat, 2004

7) "Myanmar Reforms boost Asean single market goal by 2015", BusinessMirror, 01 MARCH 2012

からの出稼ぎ労働者も帰国する事態になり、ASEAN域内の新たなサプライチェーンの形を考えていく必要がある。そうした変化は、ミャンマー自身の経済が発展することで歓迎すべきである一方、タイ経済はさらに高付加価値化していく必要が生じるという形で、全体がアップグレードしていくプロセスが重要になるとの認識が持たれている。

### 3. バランスのとれた経済統合に向けて

統合によって開発格差を拡大させず、むしろ縮小させていくためには、貧困削減を主眼とした国際的な援助の枠組みに加え、ASEAN全体として後発国に配慮した経済統合の進め方、そしてCLMV自身の開発政策のあり方といった全ての要素が関わってくる。当面、特に以下のような取り組みをさらに強化していくことが有効だろう。

- ① SEZの開発：経済特区（SEZ）を設け、そこを集中的に整備すること。すなわち、まず限られた地域の物的インフラを整備し、投資優遇策を導入、またそこでの各種行政手続きも効率的かつ簡便なものにしていくこと。CLMV諸国は、ASEANの中でも地理的に戦略的な位置関係にあるところが多く、こうしたSEZは、他のASEAN近隣諸国とのアクセスが容易な国境を接する地域や、沿岸に位置する港湾地域などが有効であろう。例えばミャンマーでは、こうした地理的戦略性を念頭に置いて、現在、3つのSEZが開発済み、または開発途上にある。
- ② 輸送ハブの構築：上記SEZの開発は短期的に最も効率的だが、これだけでは、必ずしも国全体にその効果が浸透しない。SEZを拠点とし

つつ、近隣諸国間との鉄道・道路等の交通インフラを、「点」ではなく「面」の形で整備していくことが有効であろう。実際、この面での取り組みは、国際的にもADBの支援等で、以前から行われてきている。CLMVは、相対的に比較優位を有すると思われる食品産業や縫製産業、資源採掘関連の産業などをさらに育成し、そのニーズに応える形で輸送インフラを整備していくと、それが将来的に産業の高度化をもたらしていくという好循環も期待できる。

- ③ 人材・組織の育成強化：後発国自身の適切な開発戦略の企画・実行は、開発格差を縮小させる持続的な力となる。この点で、CLMVの行政等各種組織は、金融の基礎的インフラをはじめとして、総じてなお極めて未成熟な段階にあり、その組織強化のためには、国際的に様々な支援を提供し、また経験を伝達していくことが必要だろう。また、人材面では、CLMVは、いずれも潜在的に有能で豊富な労働力を抱えていると言われているが、しばらくは、初等・中等教育や専門職業学校教育の充実に努め、その後、経済発展・産業高度化が進むにしたいが、より高度のアカデミックな教育も充実させていくことが現実的かつ効率的ではないか。

## 【参考文献】

- “Infrastructure’s Role in Sustaining Asia’s Growth”, Douglas H. Brooks and Eugenia C.Go, ADB Economics Working Paper Series No.294, 2011
- “ASEAN5 Bond Market Development: Where Does it Stand? Where is it Going?”, Joshua Felman et. IMF Working Paper WP/11/137, 2011
- “Development Strategy for CLMV in the Age of Economic Integration”, edited by Chap Sotharith, ERIA Research Project Report, 2007 No.4
- “Will ASEAN Economic Integration Help the Poor?”, Romeo A. Reyes, ASEAN Secretariat, 2004
- “Institutions for Economic and Financial Integration in Asia: Trends and prospects”, Giovanni Capannelli, ADBI Working Paper Series No.308, 2011
- “Myanmar Reforms boost Asean single market goal by 2015”, BusinessMirror, 01 MARCH 2012
- “ASEAN: Regional Trends in Economic Integration, Export Competitiveness, and Inbound Investment for Selected Industries”, U.S. International Trade Commission, USITC Publication 4176, 2010
- “ASEAN 2030 Executive Summary”, ADB, ADBI & ASEAN Secretariat, 2012
- ASEAN secretariat website
- Asian Development Bank (ADB) website
- Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA) website
- Asian Bonds Online
- 外務省ウェブサイト
- 財務省ウェブサイト
- アセアンセンターウェブサイト

[著者]

金森 俊樹 (かなもり としき)



常務理事