

2015年8月19日 全8頁

# ASEAN 統合が意味することは

日本にとって効果は大きい、域内諸国の見方はまちまち

経済調査部

エコノミスト 増川 智咲

## [要約]

- ASEAN の域内統合は制度の微修正を繰り返しながら、一定の成果を上げてきた。また、AEC が求める自由化の対象範囲は通常の EPA よりもはるかに広く、他の経済統合よりも高度なものを目指していると評されている。したがって、AEC 発足の期限とされる 2015 年末に統合が完成しなくとも、また 2015 年末に目に見える大きな変化が無くとも、AEC を過小評価すべきではなく、むしろこれまでの取り組みを評価し、今後の取り組みに期待する方が妥当だろう。
- AEC の発足は、ASEAN 諸国をサプライチェーンの中に取り込み、活発に生産拠点展開を行っている国々にとってその効果は大きい。特に、ASEAN 域内の貿易活性化という効果以上に、メガ FTA を締結することによる相乗効果が大きいと期待されている。
- 他方で、ASEAN 各国の評価はまちまちである。統合が進むにつれて、産業蓄積の進んだ国が恩恵を受ける一方で、後発国が負け組となるのではないかとの懸念が根底にある。特にベトナムの危機意識は強く、産業育成までのタイムリミットが迫っていると言われることもある。その背景には、ベトナムにおいて、低コストを比較優位として外資を導入、産業を集積し、技術を習得することで裾野産業を形成するというキャッチアップが上手く機能しなかった点がある。同様の懸念は、タイプラスワンと呼ばれる後発国でも将来生じる可能性がある。
- ASEAN 域内における格差懸念に対し、ASEAN 連結性マスタープランを採択するなどして、現在の格差が固定化するリスクを阻止する動きがあることは評価に値する。しかし、ASEAN は内政不干渉を原則とすることから、EU のような権限を持った中央機関が存在せず、各国における進捗をモニタリングし、評価するという動きが取りにくい。今後は、格差縮小という観点において、内政不干渉に抵触しない範囲で、各国の利害を調整する機能も必要となるかもしれない。

2015年、ASEAN 経済共同体（AEC）が発足する見通しだ。日本企業による ASEAN 進出が進む中、ASEAN の統合深化へ期待が高まる一方、AEC 発足がもたらす恩恵の実態や課題については漠然とした部分が多い。本稿では、ASEAN 以外の国々と ASEAN 諸国に分け、経済統合がもたらす効果をまとめたい。

## AEC とは

AEC は、ASEAN 共同体の 3 本柱（ASEAN 経済共同体のほか、ASEAN 政治安全保障共同体、ASEAN 社会文化共同体）の一つで、2003 年の第 2 ASEAN 共和宣言で初めて示された構想である。当初 2020 年を目標に進められてきた統合だが、その後 2015 年に早められた。また同時に 4 つの戦略目標<sup>1</sup>を設定したブループリントが採択され、それを基に 4 つのフェーズに沿って統合が進められることとなった。これまでの進捗を見ると、2015 年末にブループリントが 100%達成される可能性は低いとの見方が多い。それに対して、「ASEAN 統合は本当に進んでいるのか」という懸念も散見されるが、そうした観測や評価は厳しすぎると考えられる。

そもそも、ASEAN における域内経済協力強化は近年始まった話ではない。AEC の中核は「単一市場・生産拠点」であるが、貿易の自由化に向けた動きはすでに 1990 年代に始まっている。当初は、中国との競争を念頭に、域内外からの直接投資誘致、産業の国際競争力強化を目的としていた。その中で、AFTA-CEPT 協定（共通効果特惠関税協定）という枠組みの下、段階的な域内関税の引き下げが実施された。ただし、協定の内容にはあいまいな部分が多く、制度としては非常に緩やかであったとの指摘が多い。その後、AFTA-CEPT 協定は ATIGA（ASEAN 物品貿易協定）という形に引き継がれ、AFTA-CEPT 協定であいまいとされた部分を補完するとともに、AEC 創設を目標とする包括的な行動計画として成立した。その中では、関税撤廃スケジュールが示されており、ASEAN6 は 2010 年まで、後発 4 か国は 2015 年までとされた。

このように、ASEAN の域内統合は制度の微修正を繰り返しながら、長い時間をかけてゆっくりと変化してきた。その間、ASEAN6（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）の関税撤廃状況は 2012 年 5 月時点で 99.11%となるなど一定の成果を上げている。さらに、CLMV を加えた ASEAN10 か国の自由化率も 2018 年には 99%を超えると予測されている<sup>2</sup>。また、AEC が求める自由化の対象範囲は域内関税だけに留まらず、通常の EPA よりもはるかに広く、他の経済統合よりも高度なものを目指していると評されている<sup>3</sup>。したがって、AEC 発足の期限とされる 2015 年末に統合が完成しなくとも、また 2015 年末に目に見える大きな変化が無くとも、AEC を過小評価すべきではなく、むしろこれまでの取り組みを評価し、今後の取り組みに期待する方が妥当だろう。

<sup>1</sup> 単一市場・生産拠点、競争力のある経済圏、平等な経済発展、世界経済への統合

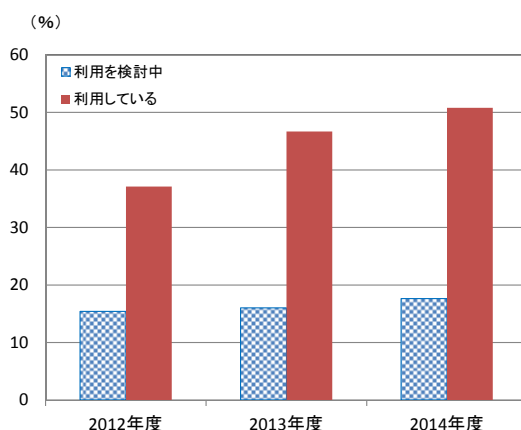
<sup>2</sup> 石川幸一「ASEAN 経済共同体構築の進捗状況と課題－関税撤廃は順調、非関税障壁は進まず」日経センター2014年度「アジア研究」報告書

<sup>3</sup> 石川幸一「りそな一れ」8月号、りそな総合研究所

## AEC は日本にとって有利なのか

AEC の発足は、ASEAN 諸国をサプライチェーンの中に取り込み、活発に生産拠点展開を行っている国々にとってその効果は大きい。JETRO の調査<sup>4</sup>によると、日本企業による AFTA の利用率は 50.8% と「日本以外の FTA」の利用状況中でも最も高い。また、その利用率は年々上昇している（図表 1）。ASEAN 域内の関税削減は、今後もこれらの企業にとって追い風になるとともに、新たに ASEAN をサプライチェーンの拠点と位置付ける企業が増加するものと期待されている。

図表 1 日系企業による AFTA 利用率推移



（注）企業母数はそれぞれ、240 社（2012 年度）、257 社（2013 年度）、250 社（2014 年度）。

（出所）JETRO「2014 年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」より大和総研作成

他方で、AFTA という ASEAN 域内 FTA のみならず、ASEAN を取り巻く主要国は ASEAN+1 という形で ASEAN 全体との EPA/FTA を締結させている。背景には、三角貿易の組み立て拠点として ASEAN が果たす役割の大きさにある。ASEAN 諸国は、高付加価値な部品の調達を日本などの第 3 国に頼らざるを得ず、さらに最終財を新たな消費地（ASEAN 域内のみならず、中国、米国、EU 等）へ輸出している。そのため、サプライチェーンのハブとなる国々は、AFTA の利用だけではなく、ASEAN を取り込んだ包括的な FTA 締結の必要性に迫られているのだ。JETRO の調査によると、日系の海外進出企業は、ASEAN－中国、ASEAN－インド、ASEAN－韓国を多く利用しているという<sup>5</sup>。

日本もすでに ASEAN+1 という形で ASEAN 全体との EPA/FTA を締結している。しかしその実態は「汎用性が高いが浅い、言い換えると自由化度の低い FTA/EPA<sup>6</sup>」と評される。その理由として、FTA の要件を厳格に定めた GATT 第 24 条が、開発途上国との FTA には適用されないという WTO の援権条項があるという<sup>7</sup>。ASEAN には、カンボジア、ラオス、ミャンマーという後発国が含まれるため、日本が ASEAN 諸国と締結した FTA は自由化度の低いものとならざるを得なかったという。さらに高度な EPA/FTA を結ぶためには、個別国と二重に EPA/FTA を結ぶ必要がある

<sup>4</sup> JETRO『2014 年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査』2015 年

<sup>5</sup> 同上

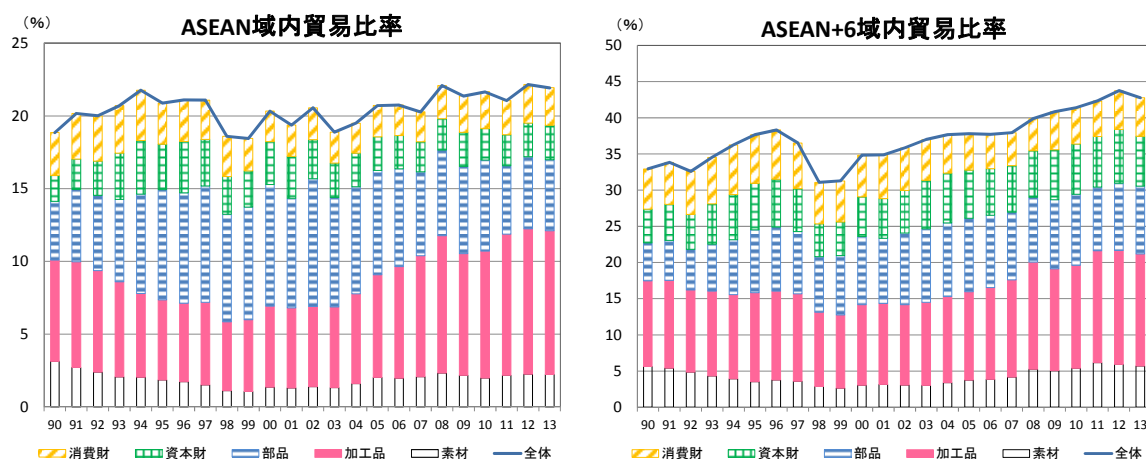
<sup>6</sup> 吉野文雄「FTA 神話の崩壊」、『通商政策の潮流と日本』第 2 章、2012 年

<sup>7</sup> 同上

という。実際に、日本はブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムとの間で個別に協定を成立させている。しかし、そのような個別の FTA/EPA はそれぞれ規則・ルールが異なることから、国境を越えたサプライチェーンを構築している日本企業にとって、不都合な部分が多いという課題を抱えていた。

そこで、AEC 発足を機に期待されているのが、自由化度の高い経済統合を遂げた ASEAN との新たな包括的な FTA の締結である。それには、現在交渉が進んでいる、ASEAN+3 や ASEAN+6 が挙げられる。ASEAN にサプライチェーンのハブである日本・中国・韓国そして、インド・オーストラリア・NZ を加えた ASEAN+6 は、高付加価値な部品供給からその組立、そしてその消費の一部を担うこととなる。ASEAN 域内のみにおける貿易の大半は中間財で占められており、域内貿易比率もここ 20 年間、20%程度の横ばい推移となっているが、ASEAN+6 の域内貿易比率は同じ期間で大きく上昇しており、その内訳でも中間財のほか消費財の比率が高まっている（図表 2）。このように ASEAN を取り巻く各国にとって、AEC の発足は、ASEAN 域内の貿易促進という効果を持つ一方、ASEAN 域内のみで完結するサプライチェーンは限定されていることから、メガ FTA を構築することでよりメリットを享受できると期待されている。

図表 2 ASEAN（左）、ASEAN+6（右）域内貿易比率（財別内訳）



(注) 域内貿易比率は、域内輸出/世界輸出。

(出所) RIETI-TID 2013 より大和総研作成

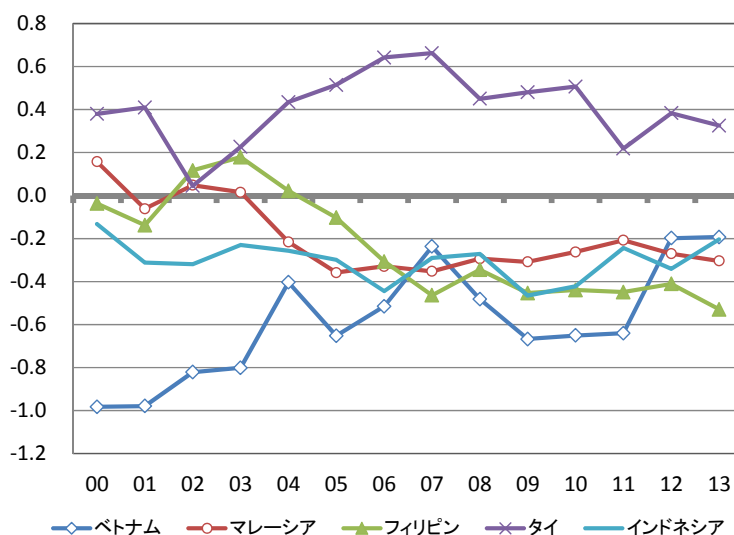
## 経済統合の進展は、勝ち組と負け組を作るのか

ASEAN 経済統合の深化が、ASEAN を取り巻く国々に前述のような効果をもたらす一方で、ASEAN 各国の評価は複雑であるようだ。統合が進むにつれて、産業蓄積の進んだ国が恩恵を受ける一方で、後発国が負け組となるのではないかと懸念が根底にある。

代表的な産業である輸送機器セクターに関して、ASEAN5 各国（インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナム）の貿易特化係数を見ると、図表 3 の通りとなっている。貿易特化係数は、「1.0」に近づくほど輸出に特化していることとなり、競争力が高いことを意味する。逆に係数が「-1.0」に近いほど輸入に特化していることとなり、相対的に競争力が低いことを

意味する。これによると、タイが安定的に輸出競争力を有し一人勝ちとなっている一方で、その他 4 か国の係数は低位を推移している。輸送機器セクターに限らず、貿易競争力の低い国々においては、AEC 発足による関税撤廃を機に、高度な産業蓄積のある国から安価な輸入品が流れ込み、国内産業が淘汰されるとの意識が強くなっている。

**図表 3 各国の輸送機器セクターにおける貿易特化係数  
(対 ASEAN)**



(注) 貿易特化係数= (輸出額-輸入額) / (輸出額+輸入額)  
(出所) RIETI-TID 2013 より大和総研作成

中でも、特に危機感が強いのはベトナムである。産業集積の進んだタイと陸続きであることから、地政学的に AEC の影響を受けやすいためである。特に、先行して 2010 年に関税を撤廃したフィリピンの事例から、輸入完成車の流入には神経をとがらせている。これを受け、2018 年がベトナムにおける産業育成までの「タイムリミット」と言われることもある。

近年、ベトナムは「チャイナプラスワン」「タイプラスワン」という流れに乗り、生産拠点の誘致に成功を収めているとの見方も多い。日系企業も例外ではなく、調査<sup>8</sup>によると、過去 2-3 年に実施された生産拠点移転の動きは「日本からベトナム」「タイからベトナム」が多く、今後 2-3 年も同様の傾向が続く見通しだ。特に、一般機械、鉄鋼・非鉄、商社・卸売、繊維・織物、電気機械セクターでそのような事例が多い。これを機に、政府は外資を積極的に誘致し技術移転を図ることで、地場産業を育成する政策を強化してきた。その一例が、2020 年までの工業化を目指した「工業化戦略」(2013 年発表)である。その中で、政府は戦略業種 6 業種を定めた上で、競争力強化に力を入れている。

しかし実情は、外資導入が技術移転を促進するという政府の想定シナリオに反し、地場産業の育成の遅れが目立っている。そもそも、海外企業がベトナムに生産拠点を移す目的の多くは賃金の安さにある。日本企業に対するアンケートでも、移転の理由として「現地マーケットの

<sup>8</sup> JETRO 『2014 年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査』2015 年

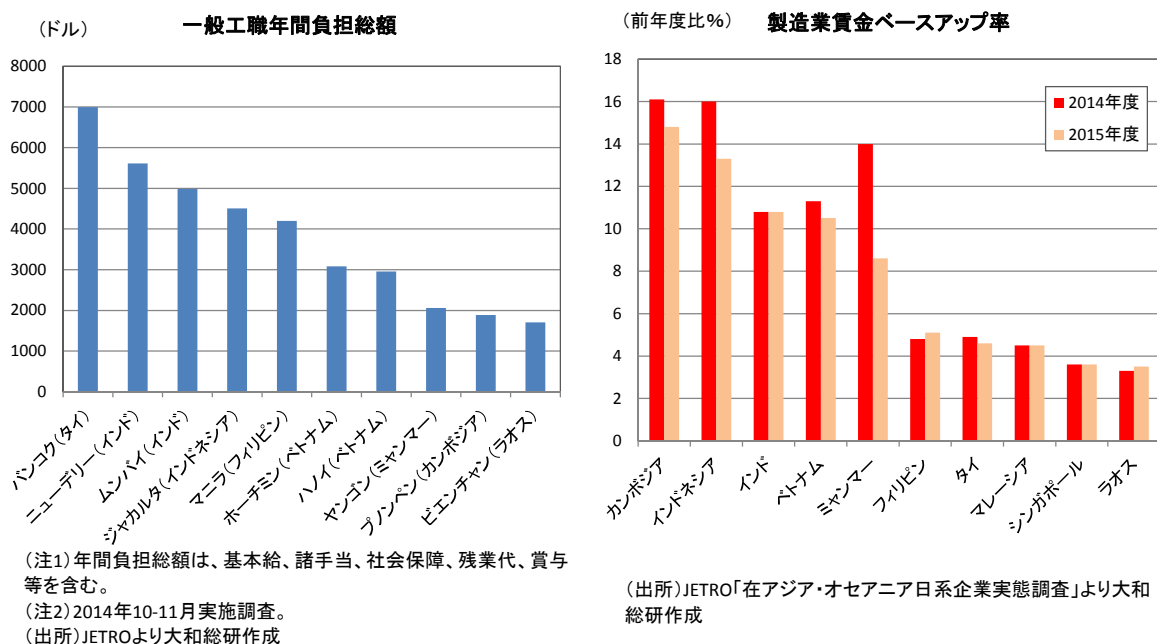
今後の成長性」に続き「安価な労働力」という答えが多く<sup>9</sup>、雇用コストの低さという比較優位がベトナムへの投資のきっかけとなる傾向が根強い。しかし、そのような比較優位は中長期的に持続するものではない。その間に、まずは低コストを比較優位として外資を導入、産業を集積し、技術を習得することで裾野産業を形成するというキャッチアップが必要となるのだが、ベトナムでは上手く機能してこなかったと言える。そしてまさにこの点が、経済統合が進展する中で、ASEANに勝ち組と負け組を作るという懸念の背景となっている。

同様の懸念は、タイ周辺に位置するタイプラスワン国（カンボジア、ラオス、ミャンマー）でも今後見られる可能性が高い。これらの国々はタイと比べて賃金の安さに魅力はあるものの、その上昇率の高さから低コストという効果が発揮できなくなるのは時間の問題と指摘する声もある（図表 4）。タイプラスワン国の役割は、人件費の安さというメリットを武器に、タイに代わり労働集約的工程を担うことである。したがって、各国とタイ間の貿易額はタイプラスワンの進展とともに増加するわけだが、ASEAN 域内の貿易額に占める割合で見ると、近年大きく上昇はしているが、2013 年時点で 6.8%程度と依然低い水準である（図表 5）。つまり、このサプライチェーンを用いたモノの取引は始まったばかりと言える。しかしその前に賃金の上昇が進むと、これらの国々は十分に産業発展初期段階の恩恵を享受しきれなくなる。そしてその間、タイプラスワン国で産業集積が進み、技術移転が生じない限り、ベトナムと同様キャッチアップの困難性に直面することとなる。

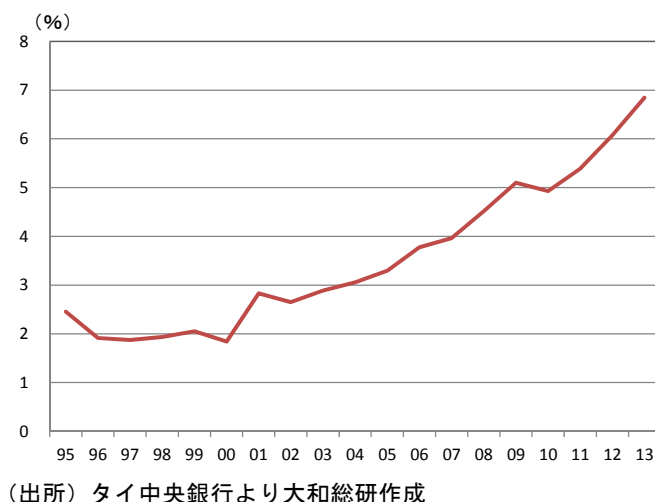
昨今、それを象徴する事例が生じている。タイが自国を中心とするサプライチェーンを強化するため、ラオス、カンボジア、ミャンマー国境付近の自国側に経済特区の設置を急いでいるというものである。CLM の安価な労働力がタイに吸収される一方で、労働力の送り出し国では産業が集積しないとの批判が高まっている。この事例は、まさに後発国のキャッチアップを阻害するきっかけとなりかねない。

<sup>9</sup> JBIC 『わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告—2014 年度海外直接投資アンケート結果（第 26 回）—』

図表4 各国の年間負担総額と製造業における賃金ベースアップ率



図表5 タイ・CLM 国間貿易額が ASEAN 貿易額に占める割合



## 格差縮小という課題に対して

ASEAN の統合は緩慢ではあるが着実に進展している。2015 年という年は節目ではあるが、すべてのゴール時点ではないことに留意が必要である。ASEAN 諸国は現在、2015 年以降の取り組みを示したポスト 2015 ビジョンと新たなブループリントを作成中であり、2015 年 11 月に ASEAN 首脳会議で採択される見込みだ。

ASEAN を取り囲む諸国にとって、産業発展レベルの異なる国々の集合体である ASEAN の統合が自発的に深化することは、新たなビジネスチャンスと期待できるだろう。他方で、ASEAN の一部の国々は、ASEAN 統合が産業集積のある国とそれ以外の国の格差を広げ、勝ち組と負け組を作る

可能性がある点を懸念しているのが実情である。第2 ASEAN 共和宣言の中で「ASEAN 経済の相互依存性及び ASEAN 地域の長期的な活性及び繁栄を確保するために『Prosper Thy Neighbour』政策を ASEAN 加盟国が採用する必要性を確認し・・・」とあるように、地域でともに発展することが ASEAN 独自の理念である。実際、2010年に採択された ASEAN 連結性マスタープランでは、ハードインフラの整備を中心とする「物理的な接続の強化」、ソフトインフラ整備を中心とする「制度的な接続の強化」、そして人の移動を促進する「人と人との接続性強化」を盛り込み、開発格差の縮小を目指している。このように、現在の格差が固定化するリスクを阻止する動きがあることは評価に値するだろう。しかし、ASEAN は内政不干渉を原則とすることから、EU のような権限を持った中央機関が存在せず、各国における進捗をモニタリングし、評価するという動きが取りにくい。今後は、格差縮小という観点において、内政不干渉に抵触しない範囲で、各国の利害を調整する機能も必要となるかもしれない。