ITI 調査研究シリーズ
No.23

平成27年度

投資先としての ASEAN の検証
～投資環境とリスク～

報告書

2016 年 3 月

一般財団法人 国際貿易投資研究所（ITI）
INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT

RINGRING! プロジェクト
この報告書は、競輪の補助金により作成しました。
http://ringring-keirin.jp

はしがき

ASEAN は中国リスクの増大の中で日本の機械工業の投資先として重要性を増している。安定した経済成長の持続から多くの国で消費ブームが起きており、製造業だけでなくサービス業の投資も増え、2013 年の日本の直接投資は ASEAN 向けが中国向けの 3 倍となっており、この基調は 2015 年まで続いている。また、2015 年末には ASEAN 経済共同体（AEC）が創設され、ASEAN への期待と関心は大企業だけでなく中小企業でも増している。

一方で、ASEAN では、タイなどでの政治情勢の不安定化、洪水や賃金の上昇、労使紛争の増加など投資環境の不安要因、中所得の罠の可能性、AEC の実態と展望など不安要因および不透明性が指摘されている。しかし、インド、中東、アフリカなど世界の途上国地域をみると、課題はあっても ASEAN が投資先、事業先として最も安全かつ有望である点は不変である。そのため、日本の機械分野の中小企業の ASEAN 進出は今後も継続することは確実である。

本報告書では、グローバル化が避けられない我が国の機械工業にとって、最も身近な進出先である ASEAN 諸国の現状、リスク、将来性を多角的に分析することを目的にしている。従来、事業リスクあるいは投資リスクは、カントリーリスクという言葉が示すように、国単位で分析していた。しかし、現在は、グローバルリスクあるいは地域でのリージョナルリスクが重要となっている。また、投資環境や投資政策だけでなく、マクロ経済、産業構造の変化などに起因するリスクもグローバル化および技術革新のスピードの加速の中で大きくなっている。

そのため、本報告書は ASEAN についての専門家の参加を得て、投資先としての ASEAN の現状、問題点、リスク、将来展望をマクロ経済、貿易、投資、投資環境、地域統合などの多角的な観点から分析考察しており、次のような構成となっている。

第 1 章では、日本企業の海外投資の撤退状況とその理由を分析するとともに、海外投資におけるリスクを分類し、ASEAN でのリスクを検証した。第 2 章では、ASEAN のマクロ経済を各指標から分析し、その外部状況と今後のリスクを明らかにした。第 3 章では ASEAN で FTA が数多く発効した 21 世紀以降の貿易動向の変化を分析、FTA による輸入増への日本、韓国、タイの対策を調査した。第 4 章では、AEC と日本との関係について、日本企業が圧倒的な優位を有する自動車産業を例にとり、AEC の実現とその影響を考察した。第 5 章では日系企業から見た進出先としての ASEAN 先行加盟国の位置づけ、及びビ

ジネス上のリスク要因を分析した。第 6 章では後発加盟国の CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）諸国について、投資環境の評価とリスクを挙げている。

なお、本報告書の各章の見解は、執筆者の属している機関および国際貿易投資研究所の公式の見解ではないことにご留意頂きたい。

本報告書が、ASEAN で事業を行い、あるいは計画している機械工業企業、中小機械工業の各位に資することが出来れば幸甚である。

平成 28 年 3 月

一般財団法人　国際貿易投資研究所

要　　旨

第 1 章　ASEAN の投資リスクについて

日本企業の海外投資は 60 年以上の歴史を持ち、現地法人数は 2 万 6000 社（2013 年）に達する（注 1）。一方で、2013 年までの撤退・被合併数は 13,466 社を数え、撤退率は 34.1%に達する。その中でアジアの撤退率は 25.6%で地域別では最も低いが、4 社に 1 社は撤退あるいは合併されていることになる。海外投資リスクは、日本では 1977 年の非産油途上国の債務問題により注目されるようになり、1979 年のイラン革命、1980 年のイラン・イラク戦争により広く関心を集めるようになった（注 2)。それから 35 年経過しているが、海外投資リスクは依然として大きいことが撤退率に現れているといえよう。

海外投資リスクは従来はカントリーリスクという言葉が示すように特定国のリスクを対象としていた。しかし、グローバル化が急進展した現在では、短期間で世界の大半を巻き込むグローバルなリスク、欧州債務危機あるいはアジア通貨危機のような特定地域の多くの国に波及するリージョナルリスクが企業の海外事情に深刻な影響を与える。安全保障の分野で災害や疾病、テロ、人身取引など非伝統的安全保障問題が問題とされるようになったが、投資リスクにも災害、疾病、テロなど新たな問題が加わっている。また、海外での法令順守（コンプライアンス）も問われるようになっている。

そのため、リスクについての考え方をカントリーリスクに限定せず、グローバル化、経済構造の転換、貿易システムの変化などの観点で整理している。そして、ASEAN の投資リスクを発生規模により、グローバルリスク、リージョナルリスク、ローカルリスクに分けて考察した。つぎに、カントリーリスクを狭義のカントリーリスクと事業リスクに分けて概説している。次に投資リスクへの対処の方策としての FTA の投資規定について検討している。そして、最後に 2015 年 10 月に大筋合意した TPP の ASEAN および ASEAN 進出企業への影響について考察している。

注 1. 『東洋経済海外進出企業総覧 2014 年版』東洋経済新報社による。
注 2. 高倉伸昭（1981)『カントリーリスク　その実態とリスクマネジメント』ダイヤモンド社、4−8 ページ。

第 2 章　ASEAN マクロ経済の投資環境とリスク

ASEAN で進行を目指すバリューチェーン・マネージメント・ネットワークを説明した。また、ASEAN のマクロ経済は安定しており、世界の中で ASEAN が第 3 極になる可能性

のある点を明らかにした。ただし、ASEAN が中所得国に 2025 年でも属したままになるという予測があり、脱出するためには産業構造の高度化が必要である。生産面では、設備投資の高度化とともにバリューチェーンの形成がされることが 1 つの支援となる。消費面では、その質の向上が必要である。この ASEAN の大きなリスクは、経済成長の裏側である所得格差の是正と環境問題である。

結論は次である。第 1 に、ASEAN への投資はこの産業構造の高度化の方向に可能性を期待できる。第 2 に、ASEAN の第 3 極としての投資可能性を見出すことができる。第 3 に、ASEAN のマクロ経済はほぼ安定している。ASEAN に大きな影響を与える中国とインドのマクロ経済も安定している。第 4 に、ASEAN が必要であるリスク対応として、グローバル・バリューチェーンの形成に向けて所得格差と環境問題への対応が不可欠である。また、高齢化への対応、高等教育の必要、都市化への対応、ハードインフラの必要性、ソフトインフラのリスクなどがある。

ASEAN の国を分類すると、グループ A である中所得国のわなまで達していない国は、CLMV（後発 ASEAN）である。グループ B である中所得国のわなの中にある国は、先進 ASEAN4 カ国である。グループ C である中所得国のわなを脱した国は、4 タイガーと呼ばれたうちの 1 つであるシンガポールとブルネイの 2 カ国である。

それぞれのグループが所得を引き上げるために産業構造の高度化を必要とする。グループ A はこれから労働集約型産業の誘致により雇用を増大させることができる。グループ B は、中所得国のわなから脱するために生産構造の高度化を、また消費の質の高度化を必要とする。グループ C は、イノベーションに向けた研究と開発への投資を必要とする。

第 3 章　ASEAN を中心とした貿易動向の変化および各国における FTA への対策について

21 世紀以降、ASEAN、中国、日本間の相互貿易は急速に拡大した。ASEAN と中国、ASEAN と日本を結ぶ FTA も次々と発効し、貿易拡大の一因となったと考えられる。しかし、貿易の拡大に伴い、相手国より競争力の劣る品目は輸入が増加し国内の産業に大きな影響を及ぼす恐れがある。

海外からの輸入の増加に対しては、アンチダンピングやセーフガード、相殺関税といった貿易救済措置が設けられており、関税を課すことで短期的に輸入を制限することが可能である。一方、国内においては産業の競争力強化、または被害の補填や廃業支援といった対策が講じられる。2015 年に大筋合意がされた TPP では、日本が初めて関税を引き下げた農水

産品も数多い。輸入の増加に対する被害補填と同時に、競争力のある産品の輸出促進や、輸入物と競合の少ない産品への生産転換など、政策による十分な支援が望まれる。

第 4 章　ASEAN 経済共同体と日本企業

2015 年 12 月 31 日に、ASEAN は ASEAN 経済共同体（AEC）を創設した。本章では、AEC の創設と日本企業への影響について考察する。

ASEAN では、AEC へ向けて域内経済協力・経済統合が進展してきた。またその展開の中で、日本企業は主要な受益者であった。2015 年末の AEC 創設は、関税削減など大きな成果を有している。また日本企業は多くのプラスの効果を得るであろう。AEC の実現は、ASEAN で完成車や部品の生産を行う日本企業にも、更にプラスの効果を与えるであろう。2015 年 11 月には、今後の AEC の目標（AEC2025）が設定された。AEC2025 の目標の実現は、日本企業の活動において更にプラスとなる可能性がある。

AEC を実現しつつある ASEAN における経済活動には、日本企業にとって大きなビジネスチャンスがある。ただし当然リスクもある。貿易や投資を行う前に、本報告書等を参考にして頂くとともに、是非、色々な情報を集めることをお奨めしたい。

第 5 章　ASEAN の投資可能性とリスク

長年、日本企業から賃金の低廉な汎用品製造・輸出拠点と位置付けられてきた ASEAN は、経済共同体（AEC）の下、「単一の市場と生産基地」となり、「有望な市場」と見られるようになった。特に、ASEAN 事業は国内や欧米よりも高い 5～7%の経常利益率を実現、製造業については、今や日本企業が世界全体で稼ぐ経常利益の 3 割超を ASEAN で稼ぐ。

ASEAN 加盟国の中で、「市場規模・成長性」ではインドネシアが、「良質で安価な労働力」ではフィリピンが、それぞれ高く評価されている。ASEAN は「有望な生産拠点」であるが、「リスク・フリーの生産拠点」ではない。ASEAN は、2011 年 10 月のタイ大洪水にみられたように、自然災害リスク、政情や社会情勢・治安リスク、法制度の運用面でのリスクなど、日本企業を取り巻くリスクは様々。それらリスクをいかに軽減していくか、またリスクに陥っても、いかに早く通常の体制に戻せるか、事業継続性（BCP）計画など、不断の準備が必要である。

第 6 章　ASEAN における CLMV の投資環境の評価とリスク　－経済発展シナリオの側面から－

ASEAN 加盟国の中でも CLMV への関心が高まっている。AEC の発足により CLMV は生産ネットワークに加わる機会が増えるが、移行措置であった関税撤廃などが進むことで競争が激化する面もある。CLMV は資源開発やメコン地域における交通インフラ整備にともなう利益を享受できるだろう。一方 CLMV の主な投資リスクとして、経済発展の遅れにより、進出企業が操業するにあたっての基本的インフラが不足していることがあげられる。

目　　次

第 1 章　ASEAN の投資リスクについて ……1

亜細亜大学　アジア研究所　教授
(一財)国際貿易投資研究所　客員研究員
石川　幸一

第 2 章　ASEAN マクロ経済の投資環境とリスク ……22

日本大学　生物資源科学部　教授
(一財)国際貿易投資研究所　客員研究員
朽木　昭文

第 3 章　ASEAN を中心とした貿易動向の変化および
各国における FTA への対策について ……40

(一財)国際貿易投資研究所　主任研究員
吉岡　武臣

第 4 章　ASEAN 経済共同体と日本企業 ……67

九州大学大学院　経済学研究院　教授
(一財)国際貿易投資研究所　客員研究員
清水　一史

第 5 章　ASEAN の投資可能性とリスク ……90

中央大学　経済研究所　客員研究員
(一財)国際貿易投資研究所　客員研究員
助川　成也

第 6 章　ASEAN における CLMV の投資環境の評価とリスク
－経済発展シナリオの側面から－ ……117

福井県立大学　地域経済研究所　教授
(一財)国際貿易投資研究所　客員研究員
春日　尚雄

第 1 章　ASEAN の投資リスクについて

亜細亜大学　アジア研究所　教授
（一財）国際貿易投資研究所　客員研究員
石川　幸一

はじめに

日本企業の海外投資は 60 年以上の歴史を持ち、現地法人数は 2 万 6000 社（2013 年）に達する（注 1)。一方で、2013 年までの撤退・被合併数は 13,466 社を数え、撤退率は 34.1%に達する。その中でアジアの撤退率は 25.6%で地域別では最も低いが、4 社に 1 社は撤退あるいは合併されていることになる。海外投資リスクは、日本では 1977 年の非産油途上国の債務問題により注目されるようになり、1979 年のイラン革命、1980 年のイラン・イラク戦争により広く関心を集めるようになった（注 2)。それから 35 年経過しているが、海外投資リスクは依然として大きいことが撤退率に現れているといえよう。

海外投資リスクは従来はカントリーリスクという言葉が示すように特定国のリスクを対象としていた。しかし、グローバル化が急進展した現在では、短期間で世界の大半を巻き込むグローバルなリスク、欧州債務危機あるいはアジア通貨危機のような特定地域の多くの国に波及するリージョナルリスクが企業の海外事情に深刻な影響を与える。安全保障の分野で災害や疾病、テロ、人身取引など非伝統的安全保障問題が問題とされるようになったが、投資リスクにも災害、疾病、テロなど新たな問題が加わっている。また、海外での法令順守（コンプライアンス）も問われるようになっている。

本章は、ASEAN を対象として、投資リスクを新たな視点で捉えなおし、現在はどのような投資リスクがあるのかを再検討・考察しており、本報告の序論に位置づけられる。マクロ経済面でのリスクの検討、ASEAN6 および CLMV のリスクなどについては、各章の論文を参照いただきたい。

第 1 節 日本企業の海外投資からの撤退状況と理由

1. 低いアジアからの撤退率

海外進出事例は報道や調査でも数多く紹介されているが、撤退についての報道はほとんどなく、ジェトロの貿易投資報告書でも事例の紹介はない。撤退について定期的に件数を

まとめているのは、東洋経済海外進出企業総覧（以下、総覧）である（注 3)。総覧では、撤退・被合併の日本企業現地法人数を毎年集計している。被合併は、事業整理・合理化に伴うものもあり､全て投資の失敗によるものとすることはできないので留意が必要である。

総覧によると、2013 年までの世界の撤退・被合併法人数は 1 万 3466 となっており、進出件数に対して 34.1%になる（表 1)。進出 3 件のうち 1 件は撤退あるいは被合併となっていることになる｡被合併を含めた撤退率(以下同じ)が最も高いのはアフリカで 49.4%、続いて北米が 49.3%、オセアニアが 46.3%となっている。アジアは撤退件数は 5587 件と最多であるが、撤退率は 25.6%と最も低い。

表 1 世界の撤退率 （単位:%、件数）

	撤退率	撤退数
世界	34.1	13,466
アジア	25.6	5,587
オセアニア	46.3	552
北米	49.3	3,603
中南米	40.8	840
欧州	40.3	2,649
中近東	26.9	71
アフリカ	49.4	164

撤退率は、進出企業数に撤退・被合併企業数を合計した企業数に対する
撤退・被合併企業数。
（出所)『東洋経済海外進出企業総覧 2014 年版』東洋経済新報社

次にアジアでの撤退率についてみると、最も高いのはシンガポールで、続いて韓国となっている（表 2)。シンガポールは、政治と社会がアジアでは最も安定し、制度は整備された投資環境の点では最も優れた国の一つである。撤退の原因は集計表からは判らないが、一人当たり GDP で日本を超えることに象徴される高コスト国であることと経済的な自由度が高く M&A が多いことなどが理由として推測される。ASEAN の撤退率は 2004 年以前と比べると高まっている。ASEAN の中では、マレーシア、フィリピンが比較的高く、タイ、インドネシアはやや低い。ベトナムは過去に遡る厳しい税務調査など撤退手続きが複雑なため容易ではないことが撤退率の低い理由の一つと考えられる（注 4)。CLM は日

本企業の進出の歴史が浅いことが撤退率が低い理由と考えられる。なお、中国の撤退率は高まっているものの 10%台であり、ASEAN より低い。

表 2 アジア主要国と ASEAN の撤退率（単位：%）

	2004 年以前	合計
インドネシア	17.8	21.2
マレーシア	25.1	31.7
フィリピン	21.8	30.3
シンガポール	32.8	39.6
タイ	13.9	20
ブルネイ	22.2	28.6
ベトナム	7.8	8.1
カンボジア	0	2.3
ラオス	40	15.4
ミャンマー	21.4	23.3
ASEAN	21.4	24.6
中国	11.1	19.1
韓国	26.6	33.0
インド	15.4	11.3

（出所）『東洋経済海外進出企業総覧 2014 年版』東洋経済新報社

2005 年以降の ASEAN 各国からの撤退状況をみると、2008 年に始まった世界金融危機の影響で欧米向け輸出が減少し国内景気が後退した時期の撤退が多くなっている（表 3）。ただし、インドネシアとマレーシアでは 2007 年が撤退のピークになっており、ASEAN 全体では 2007 年が最多となっている。

表 3 撤退・被合併法人数 （単位：件数）

	2004年以前	05年	06年	07年	08年	09年	10年	11年	12年	13年	合計
インドネシア	131	11	8	12	2	9	2	4	4	2	255
マレーシア	225	13	18	21	7	10	13	6	6	2	418
フィリピン	102	9	6	12	9	10	7	2	5	6	204
シンガポール	392	19	26	22	33	27	20	23	15	16	753
タイ	215	13	15	15	29	14	30	18	16	16	492
ブルネイ	7										10
ベトナム	19	3	1	1		7	2		4	3	60
カンボジア					1						1
ラオス	2										2
ミャンマー	3	1			1		1				10
ASEAN	1096	69	74	83	82	77	75	53	50	45	2205
中国	422	61	77	82	94	120	89	80	70	61	1478
韓国	192	18	7	23	29	22	15	11	10	8	423
インド	34	3	6	2		2	4	4	4	2	82

（出所）『東洋経済海外進出企業総覧 2014 年版』東洋経済新報社

2. 4 割が撤退あるいは撤退を検討（帝国データバンク調査）

2014 年 9 月に帝国データバンクが全国 2 万 3,561 社を対象に行なった調査（有効回答企業数 1 万 968 社、回答率 46.6%）では、直接的な海外進出（生産拠点、販売拠点）を行なっている企業は 14.7%、間接的な進出（業務提携、輸出）を行なっている企業は 18.8%、直接・間接のいずれかの形で海外進出をしている企業は 27.7%だった（注 5）。

海外に直接進出をしている企業のうち、海外から撤退したこと、または、撤退の検討をしたことがある企業は 39.4%だった。撤退あるいは撤退検討時に直面した課題では、「資金回収」が最も多く、次に「現地従業員の処遇」、「法制度・会計制度・行政手続き」、「為替レート」となっている（表 4）。この調査では、中国進出企業が 65%を占めており、資金回収は中国で極めて大きな課題であるため、その影響が出ていると考えられる。なお、為替レートは中小企業では約 4 割が挙げている（大企業は 21.7%）という。

表 4 撤退あるいは撤退検討時の課題(単位:%)

資金回収が困難	38.4
現地従業員の処遇	31.8
法制度・会計制度・行政手続き	29.5
為替レート	26.5
現地政府(地方政府)との交渉	17.5
現地法人の経営幹部の理解	15.5
技術流出対策	7.6
知的財産権の保護	4.2
大きな課題には直面しなかった	15.8

(出所) 帝国データバンク (2014)「海外進出企業のうち 4 割が撤退を検討　特別企画:海外進出に関する企業の意識調査」

古いデータであるが、日本在外企業協会のデータを分析した洞口 (1992) によると、1970 年－80 年代の日本企業の撤退事例 332 件の主な撤退理由は、①製品への需要不振、②市場調査、フィージビリティ・スタディの不完全、失敗、③競争条件の変化 (後発会社、代替品の登場)、④現地パートナーとの考え方の相違、⑤マーケティング面の問題、⑥親会社の投資政策の変更、⑦製品価格の下落、などとしている (注 6)。

第 2 節　海外投資リスクについて

1. リスクと不確実性について

経済学では、リスク(risk)と不確実性(uncertainty)を次のように区別している (注 7)。

① リスク:人間の知識の不完全性に起因しているが、その事象が起きる客観的確率分布がわかっている事象に適用する概念。予知がある程度まで可能な事象。

② 不確実性:前例や経験の蓄積がないため客観的な確率分布を知りえない事象で、主観的に推定するしかない事象に係る概念。具体的な予知が不可能・困難な事象。

投資には不確実性は避けられず、海外投資リスクについては、不確実性はより大きい。ただし、リスクと不確実性の間で、どちらか一方に決められない事象が多いと考えられる。

投資リスクとして指摘されているリスクの多くは、確率分布の予測は困難であるが、統計や投資関連情報などで「発生する可能性」が予知できる。発生が予見・予知できる事象については、準備・対応ができるはずである。一方で、予知が難しい場合もある。同じ事

象でも予知がある程度可能な場合と難しい場合があると考えられる。

2011 年に起きた東日本大震災、タイの大洪水は、予知が難しい事象だが、東北地方では大津波については過去に発生していたという指摘があった。そうした指摘を無視したことが東電の原発事故の原因となった。タイの大洪水も過去に起きていたといわれる。従って、リスクとその可能性をどう評価し、事前に対応を考えていたかが問われる。アジア通貨危機では、タイ進出日系企業の多くが為替差損を被ったが、事業年数が長く過去の切り下げなどを経験している企業の一部は対応をとっており、為替差損を被らなかった。

一方、情報が極めて少ない国、統計の入手が困難、あるいは整備が遅れている国は、後発途上国では少なくないし、国レベルではある程度情報が入手できても地方レベルでは少ない国もある。リスクと不確実性を念頭において投資リスクを考えるとともに不確実性をリスクに変えるため、徹底した情報収集、調査が必要である。

2. 投資リスクとカントリーリスク

高倉伸昭（1981）は、投資リスクを次のように分類している（注 8)。まず、大きく①非常危険と②事業危険に分けている。非常危険は、戦争危険（戦争、革命、内乱、暴動など)、収用危険（国有化、しのびよる危険)、送金危険（為替取引の制限・禁止）の 3 つがある。事業危険は、①外部的要因に基づく事業危険、②内部的要因に基づく事業危険に分けられる。外部的要因に基づく事業危険には、①現地政府による制度・政策の変更、②現地経済の不安定化、③市場での競争条件の変化、④労働攻勢の激化があげられており、内部的要因に基づく事業危険には、①投資計画の欠陥、②合弁パートナーとの紛争、③日本人経営者の選定失敗、④日本側本社の経営悪化があげられている。そして、非常危険を狭義のカントリーリスク、非常危険と外部的要因に基づく事業危険を広義のカントリーリスクとしている。そして、カントリーリスクについて、①特定国のリスクを指している、②不可抗力に基づいている(企業努力で対応しきれない)、③現地政府が直接、間接に関与している、の 3 つの特徴をあげている（注 9)。

高倉の研究は 35 年前のものだが、指摘されているリスクは今でも存在している。経済発展により投資環境が整備されリスクが減少した国は多いが、一方で戦争や革命、政治、経済の混乱が起きた国も少なくなく、また、1980 年代、90 年代から経済的な停滞から外国投資を積極的に受け入れる政策を採用した国が多いことによるためである。本章では、高倉の分類などを参考にしながら、グローバル化の進展、日本企業の海外投資の拡大など

を考慮し投資リスクを幅広く考えている。

3. グローバル化の進展によるリスクの増加

カントリーリスクは特定国におけるリスクと考えられていたが、グローバル化、リージョナル化の進展により、国外の要因により投資先国に突如危機が発生し企業がリスクに直面することが珍しくなくなっている。1997 年 7 月にタイで発生したアジア通貨危機が他の ASEAN や韓国に極めて短期間に伝染したのは記憶に新しい。経済が順調に発展し政権も極めて安定していると見なされていたインドネシアでは、1 ヶ月以内に通貨危機が伝播し、通貨が急落し翌年は GDP 成長率がマイナス 15%となり、32 年間続いたスハルト政権が崩壊するというインドネシアの専門家が予想もしなかった事態が起きた。

近年では、中東の民主化が周辺国に伝播し、民主化よりも政治の混乱（エジプト、リビア）や内戦に至った（シリア）。また、東アジアでは、21 世紀に入り、鶏インフルエンザ、SARS などが国境を超えて伝染し、人の移動に加えて企業の生産活動に大きな影響を与えた。とくに、製造企業はサプライチェーンを多国間で構築しているため、外国における災害や事件により部品の調達困難などから生産に支障をきたす事例が増えている。

4. 経済の発展による構造変化への対応

① 構造転換によるリスク

経済の発展に伴い多くの構造的な変化が起きる。これらは、ある程度予知、予測が可能であるが、変化は徐々に起きることが多いが対応は容易ではない。たとえば、低賃金の利用を目的に労働集約型の進出を途上国に行なったが経済発展に伴い賃金が上昇し立ち行かなくなる事例は少なくない。多くの場合、後発国がキャッチアップしてくるため、コスト競争が激しくなり、製品の高付加価値化を進めるか低賃金国への生産移管を進めるなどの対応が必要になる。

途上国の政府の側もこうした構造変化を起こすための政策を実施することもある。シンガポールは産業構造の高度化を目的に高賃金政策を採用し労働集約型産業を自国から移転させた。最近ではタイが最低賃金の引上げと全国一律最低賃金制を導入しており、その目的は産業構造の転換である。

こうした構造変化は、「雁行形態論」で定式化されている。途上国の産業の発展は、輸入→国内生産→輸出→逆輸入という段階で進むとともにその財の生産は他の国に移り（生産

技術の移転)、工業化の波及が進むというパターンである（注 10)。雁行形態論と類似のモデルにプロダクトサイクル・モデルがある。プロダクトサイクル・モデルは、先発国での新製品の開発と独占的な価格での供給（新製品の段階）→競争企業による生産と生産量の拡大・生産コストの低下（製品の標準化段階）→生産技術が後発国でも利用可能となり輸出あるいは海外生産の開始（製品の成熟化段階）→後発国の国内生産と先進国への輸出（輸入段階）→先進国における新たな製品開発、というサイクルを描いている（注 11)。末廣昭は、雁行形態論とプロダクトサイクル・モデルを踏まえて、キャッチアップ型工業化モデルを提示し、①国レベルでは製品は技術集約レベルの高い製品に順次移動する（たとえば、雑貨→繊維・衣類→電子部品→自動車・コンピューター部品など)、②製品の生産は後発国に順次移動する（繊維・衣類であれば、日本→NIES→タイ・インドネシアなど→中国→CLMV→バングラデシュなど）ことを明らかにしている（注 12)。

こうした構造転換は、アジア経済論、経済発展論などの基礎知識があれば予測可能であるが、事業を行なっている国以外には眼が行き届かず、構造転換は徐々に起こることなどから判断が難しいと思われる。また、実務家は学者の言うことを現実離れした机上の理論と軽視する傾向があることも予測ができない理由であろう。

人口動態の変化（人口ボーナスからオーナスへ、少子化、高齢化、晩婚化など）や成長に伴う所得上昇、中間層の増加、都市化により、需要構造の変化が起きる。一方で、イノベーションにより供給構造の変化が起き、製品のライフサイクルが短くなり、陳腐化してしまうという現象も普通となっている。

② 経済自由化に伴うリスクと機会

途上国の経済自由化は、構造改革として独自に貿易投資自由化を実施（unilateral)、WTO の自由化として実施(multilateral)、地域統合として実施（regional）という 3 つの形態で実施されている。WTO 交渉は停滞しており、現在重要なのは地域統合による自由化である。ASEAN では、ASEAN 自由貿易地域（AFTA)、ASEAN 経済共同体（AEC）という ASEAN の枠組みによる自由化に加え、域外との FTA（とくに重要なのは 5 つの ASEAN＋1FTA）および広域 FTA（TPP と RCEP）による自由化が進展あるいは進展する見込みである。

地域統合による自由化で事業環境は変化する。これらは、競争が激化するという点ではリスクであるが、事業機会が拡大するという点では大きな機会である。したがって、どの

ような機会となるのか、自由化という制度の変化をどのように利用できるのかを検討することが必要になる。たとえば、中国との FTA により中国製品の流入や中国企業の進出が増加することは確かであるが、一方で中国への輸出や投資などの機会となる。

5. 21 世紀型貿易と事業リスク

ボールドウィンは、貿易が 21 世紀に入り根本的に変化したと主張している（注 13)。20 世紀型貿易は、「モノを売る（sale)」ための貿易システムであり、「made here sold there」という二国間の物品の移動である。21 世紀型貿易は、「モノを作る（make)」ための貿易システムであり、「made-everywhere-sold-there」 という多国間に跨る取引である。そこでは、多くの国を跨って工場間で部品など中間財が取引される。21 世紀型貿易は、モノに加えて、人、アイディア、情報、投資、ノウハウなどが国際的に双方向で移動しており、21 世紀型貿易は「貿易・投資・サービス・知的財産の連携（nexus)」である（注 14)。20 世紀型貿易では、競争力は国単位の比較優位概念に基づくが、21 世紀型貿易では比較優位の概念が国単位ではなくなり（de-nationalise)、資本、労働、技術を多国間で組み合わせ効率的なサプライチェーンを構築できるかによる。

ボールドウィンは、21 世紀型貿易が直面するリスクとして、サプライチェーンリスクと海外生産リスクの 2 つをあげている。

表 5 21 世紀型貿易におけるリスク

①サプライチェーンに関するリスク：物品、とくに中間財、資本、サービス、アイディアの自由な流れに関するリスク。
②海外生産に関するリスク：有形・無形の資産へのリスク：資本、技術、経営、マーケテイングなど。

サプライチェーンが途絶など影響を受けるリスクを注目する重要性は増してくる。前述のように 2011 年の東日本大震災とタイの大洪水のサプライチェーンへの影響は極めて大きかった。ここでは、物品の流れ以外に資本、サービス、情報やアイディア、人の移動なども想定しており、サプライチェーンに影響するリスクは自然災害以外にも想定される。②は、幅広く考えた投資リスクと言ってよいだろう。

第 3 節　ASEAN における投資リスク

前節を踏まえ、現代の ASEAN における投資リスクを次のように分類した。

1. 規模による分類：グローバルリスク、リージョナルリスク、ローカルリスク

①グローバルリスク

グローバルリスクは､2008 年 9 月のリーマンショック後の金融危機が代表事例である。ASEAN 各国は 2009 年に深刻な景気後退に見舞われ、タイやシンガポールなどマイナス成長に陥った国もあった。世界全体に影響を及ぼすため、アジア地域あるいは国内に原因がない場合でも、特定国での事業に大きな影響を与える。2001 年の IT 不況でもマレーシアやシンガポールなど電機電子製品の輸出国は大きな影響を受けている。近年は、資源価格の急騰、疾病、イスラム国などのテロの拡散もグローバルリスクとなりつつある。

②リージョナルリスク

リージョナルリスクは、アジア通貨危機が典型である。1997 年 7 月 1 日にタイで発生し、一ヶ月以内にマレーシア、インドネシア、フィリピンなど他の ASEAN 各国や韓国に伝染し、1998 年は各国とも大幅なマイナス成長となり、企業の倒産、銀行の破綻、失業率の上昇など大きな打撃を受けた。タイはバブルの崩壊、外貨準備の減少など危機の予兆はあったが、たとえば、マレーシアは 1996 年が 8.6%、97 年が 7.7%と順調な成長が続いていただけに予想を超える事態の激変だったと考えられる。ただし、各国とも輸出の伸び悩み、対外債務の増加など不安要因はなかったわけではない。

そのほか、ASEAN でのリージョナルリスクには、南シナ海での領域を巡る対立、インドネシアで発生しマレーシア、シンガポールに波及する煙害などがあげられる。1990 年代の煙害により、飛行機の墜落、健康被害などの大きな影響が出ている。

③ローカルリスク

ローカルリスクは、特定国での投資リスクであり、カントリーリスクと同じ概念である。国によっては地域により治安などの問題があり、特定地域でのローカルリスクが存在するため注意が必要である。

2. カントリーリスク

カントリーリスクは特定国のリスクであり、多くのリスクを含んでいる。ここでは、狭

義のカントリーリスク、事業リスクに分類している。

（1）狭義のカントリーリスク

①政治リスク

ASEAN は世界の開発途上国の中では政治的に安定していると評価されてきたが、近年は各国で政治が不安定となってきている。内戦や内乱などのような深刻な混乱はおきていないが、政治の不安定な時期は各国で経験している。たとえば、インドネシアでは、スカルノ大統領時代はマレーシアとの対決政策や国連脱退など政治的混乱が続いたし、1965 年の 9・30 事件では数十万人のインドネシア共産党員が殺されたといわれ、全土で混乱が続いた。最近では 1998 年 5 月のジャカルタ暴動で多くの華人が殺され、中華街で放火や略奪が起きている。マレーシアでは 1969 年にマレー人と華人の民族暴動が起き、多くの死者が出ている。最近では、タクシン政権を倒した 2006 年のクーデター以降のタイでの政治対立の恒久化と 2014 年のクーデターによる軍事政権の登場が記憶に新しい。タイの政治対立は、農民と都市中間富裕層、バンコクと地方など複雑化しており、調停役だった国王が高齢化しているなどの事情もあり、注視すべきである。経済発展の一方で格差が拡大し、情報化の進展から政府への反対が運動として表面化しやすくなっており、政治不安が起きる可能性は多くの国で存在している。

②経済リスク

マクロ経済運営のリスクである。重要なのは、財政赤字、経常収支赤字、対外債務、輸出動向などである。アジア通貨危機以降、ASEAN 各国は比較的堅実なマクロ経済運営を行なってきたが、世界金融危機後の景気テコ入れのため財政支出を増加させており、政府財政については注視が必要である。財政赤字は政府の信頼度を低下させるとともにインフレを招く恐れがある。シンガポールを除くと財政赤字となっており、ベトナム、マレーシア、ミャンマーが GDP 比赤字額が比較的高い。通貨下落あるいは通貨危機についてのリスク指標は経常収支の赤字と対外債務である。とくに短期債務の増加および外貨準備と比べた対外債務の拡大は重要なシグナルである（ASEAN 各国のマクロ経済運営については、第 2 章を参照）。経常収支赤字はラオスとカンボジアが GDP 比で規模が大きい。ベトナムは 2008 年には－10.9%だったが、2011 年から黒字になっている。債務返済額の財・サービス輸出・所得収支に対する債務返済額の比率（デットサービス支払い率）は、インドネシアが 1990 年代の 30%台から低下したものの 19.4%と高く、ラオス、ミャンマー、フィ

リピンがそれに続く高さである。

表 6 財政収支(2014 年 GDP 比)　　(単位:%)

ブルネイ　－0.7%	ミャンマー　－3.9%
カンボジア　－1.4%	フィリピン　－0.6%
インドネシア　－2.1%	シンガポール　8.1%（2013 年）
ラオス　－2.4%	タイ　－2.3%
マレーシア　－3.4%	ベトナム　－4.4%

（出所）Asian Development Bank(2015) “Key Indicators for Asia and Pacific 2015”

表 7 経常収支赤字(2014 年 GDP 比)　(単位:%)

ブルネイ　20.8%	ミャンマー　－2.4%
カンボジア　－9.8%	フィリピン　4.4%
インドネシア　－2.9%	シンガポール　19.1%
ラオス　－10.0%	タイ　3.2%
マレーシア　4.3%	ベトナム　4.9%

（出所）Asian Development Bank(2015) “Key Indicators for Asia and Pacific 2015”

表 8 デットサービス支払い率(2013 年)　(単位:%)

カンボジア　1.5%	フィリピン　7.7%
インドネシア　19.4%	シンガポール　0%
ラオス　9.7%	タイ　4.4%
マレーシア　3.5%	ベトナム　3.5%
ミャンマー　8.2%	

（出所）Asian Development Bank(2015) “Key Indicators for Asia and Pacific 2015”

③構造転換リスク

経済発展による市場や産業構造の変化は、新たな事業機会であるとともに変化に対応できなければリスクとなる。経済発展に伴い所得が上昇して行く過程では、賃金上昇は避けられない。また、好況が続けば、労働力の需給バランスが崩れ、人手不足による賃金上昇が起きる。この数年、ASEAN 各国では賃金上昇が日系企業の経営上の大きな問題となっている。途上国が外国投資を積極的に受け入れる目的は経済発展であり、経済発展の目的

は国民の所得が向上し豊かな生活を送れることである。低賃金を維持するというのは企業レベルでは合理的な行動であるが、国民経済全体としては所得の増加が望ましい選択であり、賃金上昇は不可避なことを理解することが必要である。日本でも同様な歴史があり、賃金上昇と円高のダブルパンチにより 1972 年から海外投資が急増し始めている。賃金上昇で立ち行かなくなる労働集約型産業は、高付加価値化を進めるか、低賃金国（あるいは地域）への移転が求められる。この転換がうまく進まないと中所得の罠に陥る恐れがでてくる。

人口動態面では、少子高齢化が ASEAN でも一部の国で始まっている。合計特殊出生率（2010－15 年）は、シンガポールが 1.28、タイが 1.41 と人口を維持できる置換水準の 2.1 をはるかに下回っており、ベトナムも 1.75 となっている（注 15）。人口を年齢順に並べたときに中央に位置する年齢である中位数年齢はシンガポールが 39 歳、タイが 38 歳と高齢化が進んでいることを示している。ちなみに日本は合計特殊出生率が 1.41、中位数年齢が 47 歳である。所得レベルがまだ低いベトナムも中位数年齢が 31 歳とやや高くなっていることは注目すべきである。現在の趨勢が続くと、シンガポールとタイは 2020－25 年、ベトナムは 2030－35 年に高齢社会（65 歳以上の高齢者人口が 14%以上）に入ると予想されている（注 16）。少子高齢化と人口減少は、市場の縮小、貯蓄率の低下、労働力の減少、社会保障関連経費の増加など経済にネガティブな影響を及ぼし、外国人労働力移入などの対策がないと経済成長率の低下をもたらす。

④社会リスク

社会的な不安などによるリスクであり、政治リスクと重なる面もある。犯罪など治安の悪化、テロ、排外主義などが考えられる。中国での反日は代表的な社会リスクである。ASEAN では、1973 年、74 年にタイやインドネシアで反日運動が起き、1974 年 1 月に田中首相（当時）訪問時にはジャカルタで大規模な反日暴動が起き、日本大使館やトヨタ自動車が暴徒に襲われた。しかし、その後は反日暴動などは起きておらず、ASEAN の国々は親日国となっている。格差拡大や都市化の急激な拡大による貧困層による犯罪などのリスクは存在している。治安が良いといわれるマレーシアでも殺人の発生件数は日本の 2.7 倍、強盗は 25 倍となっている（注 17）。フィリピンでは誘拐が旧来のイスラム教徒の反政府運動（タイ南部、ミンダナオ）に加えて、インドネシアやマレーシアでは IS（イスラム国）に関連したテロなども起きる危険性は否定できない。

⑤災害・疾病などのリスク

スマトラ沖地震と大津波により大きな被害を受けたし、タイの大洪水では 449 社という多くの日系企業の工場が罹災した。フィリピンは台風や火山の噴火の被害が起きている。ベトナム中部も台風の被害が毎年のように起きている。地震はインドネシア、フィリピンで発生している。インドネシア、マレーシア、シンガポールでは煙害がひどくなる年がある。疾病ではデング熱など熱帯の疾患や鳥インフルエンザなど感染症にも注意が必要である。特にインドネシアは鳥インフルエンザでは世界で最も死者が多い国である。

なお、若松・小島（2014）は、治安悪化、感染症、従業員の安全管理、情報セキュリティをセキュリティリスクと分類している（注 18)。

（2）事業リスク

事業リスクは、投資リスクとサプライチェーンリスクを含んでいる。

①制度・政策

ASEAN 各国の外資政策は、基本的にフレンドリーであるが、制度・法制の急激な変更、政策の急激な・予期しない変更はありうる。また、国内の圧力により、保護貿易政策（非関税障壁）が導入されることがあり、近年ではインドネシアで ASEAN 中国 FTA による中国からの鉄鋼など工業製品への輸入増加に対処するために、強制規格などの非関税障壁が導入されている。マレーシアでも 2013 年に鉄鋼の強制規格制度を拡大している。

②インフラ

道路など輸送関連インフラは急速に整備されているが、CLMV では道路が舗装率が低いなど整備が不十分であり、インドネシアやフィリピンは都市の渋滞が深刻など都市部の道路整備が課題である。ベトナム、カンボジア、ミャンマーでは電力の不足、供給不安定が依然として課題である。電化率を見ると、カンボジアが 31.1%（2011 年)、ラオスが 46.3%（2002 年)、ミャンマーが 47%（2002 年）とベトナムを含めた他国の 90%台（ただし、フィリピンは 87.5%：2013 年）と比べ極めて低い。フィリピン、カンボジアでは電力料金が周辺国よりも高い。インフラ未整備は事前に知ることができるが、道路などの輸送インフラは企業レベルの対応は難しい。電力については、自家発電での対応が可能である。

③事業環境

事業環境に関連したリスクは、予知・予見が可能なものが多い（注 19)。

a. 外資政策、外資規制：上記①と重なるが、外資政策は事業環境の基本的なファクターである。国により違いが大きいが、免税などの外資優遇政策は経済が発展するに従い、対象とする産業が変化（より高度な産業に移る）あるいは廃止されて行くと傾向がある。

b. 法制、行政手続きに関連した問題：法は整備されているが運用が問題、あるいは規定が曖昧、手続きが複雑かつ不透明、突然の政策・制度の変更などの問題は、インドネシア、CLMV では多くの日系企業から指摘されている。国際協力銀行の 2015 年の調査では、法制の未整備については、ミャンマーについて回答企業の 54.5%が課題としており、法制の運用が不透明については、インドネシアでは回答企業の 40.3%、ベトナムでは 30.9%、フィリピンでは 29.5%が課題としている。

c. 税制・税務手続き、税関手続き：複雑な税務・税制手続き、還付の遅延などは、CLMV に加えて、インドネシアやフィリピンでも多くの企業が指摘している。税関手続きも関税番号、関税評価額などに関連する不透明な運用（担当官の裁量への依存）が多くの国で指摘されている。インドネシアでは貨物量の増加により通関に必要な時間が長期化している。ジェトロの 2015 年の調査では、インドネシアについて回答企業の 57.9%、ベトナムでは 55.8%、カンボジアでは 47.4%、フィリピンでは 39.3%、ラオスでは 38.9%が問題としている（注 20)。

d. 汚職：トランスペアランシー・インターナショナルの発表する腐敗認識指数では、175 カ国中でカンボジアとミャンマーが 156 位、ラオスが 145 位、ベトナムが 119 位など低い評価になっている。インドネシア、ベトナム、カンボジアなど汚職対策が課題となっている国は少なくない。日本の不正競争防止法では、外国公務員に対する贈収賄を禁止している。

表 9 腐敗認識指数（2014 年の 175 カ国中の順位）

カンボジア　156 位	フィリピン　85 位
ミャンマー　156 位	タイ 85 位
ラオス 145 位	マレーシア　50 位
ベトナム　119 位	シンガポール　7 位
インドネシア 106 位	参考　中国　100 位

（出所）Asian Development Bank(2015) “Key Indicators for Asia and Pacific 2015”

e. 現地調達が困難：輸送コスト、スピードなどの点で部品は現地調達が最も望ましい。マレーシアの電機電子部品、タイの自動車部品など裾野産業が集積している国があるが、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、フィリピンなどは裾野産業の未発達が問題として指摘されている。ジェトロの前掲調査では、原材料・部品の現地調達の難しさを問題として指摘した回答企業の割合は、カンボジアが最も多く 72.7%、ベトナムが 65.2%、フィリピン 62.3%、インドネシア 61.0%、ラオス 50.0%となっている。

f. 知的財産の保護：国際協力銀行の調査では、知的財産権の保護が不十分と回答した企業の比率は中国については 43.4%と高いが、ASEAN ではインドネシア 9.1%、タイ 4.2%、ベトナム 8.2%、フィリピン 2.3%、ミャンマー3.3%と比較的低い（注 21）。

g. 代金回収：中国では代金回収が昔から日系企業の大問題となっているが、ASEAN ではベトナム、インドネシアなどで日系企業が代金回収に苦労している。

h. 労働者の確保、質：労働力の確保の困難は完全雇用状態のタイで問題となっている。ラオスは人口が少なく、工業化の初期段階であるが、大量の労働力確保は困難となっており 1000 人を超える工場は不向きといわれている。カンボジアでも地域によっては困難である。従業員の質を問題としている企業をジェトロの前掲調査でみると、ラオスが回答企業の 72.2%、カンボジア 60.2%と高く、マレーシア 51.7%、タイ 51.0%と日系企業の進出の歴史が長い ASEAN 先行国でも問題となっている。中間管理職、技術者、熟練労働者の不足はベトナム、カンボジア、インドネシア、タイなど多くの国で起きている。インドネシアでは民主化以降労働者の権利意識が強まり、労働運動や労働者のデモが増加している。

（3）企業の内部要因による問題

現地経営を困難あるいは危機を招き、合併や撤退などにまで至るような理由は数多い。進出時の調査や経営計画の不備、労務管理の失敗による労使対立、現地パートナーとのトラブルや対立、為替ヘッジの不備による差損の発生、本社の経営悪化などがあげられる。

若松・小島（2014）によると、経理担当者の着服、取引先からのキックバック、資材の盗難、情報漏えいなど従業員による不正が、タイ、ベトナム、フィリピンなどで報告されている。

第 4 節　投資リスクと FTA

1. 投資に関連した FTA の規定

日本が ASEAN 各国と締結している FTA には、投資に関連した規定がある。また、ASEAN では ASEAN 包括的投資協定が締結されている。FTA の投資規定あるいは投資協定は、投資自由化と投資保護を規定している。投資リスクを防止あるいは軽減することを可能にする規定として、FTA の投資規定あるいは投資協定の内容を知っておくことは重要である。

（1）投資自由化に関する規定

最も重要なのは内国民待遇である。投資の許可、設立、取得、拡張、経営、運営、使用、売却、処分にあたり、自国の投資および投資家に与えるよりも不利でない待遇を加盟国の投資および投資家に与える規定である。とくに投資前（設立前）の内国民待遇が認められているかは自由化のレベルを示すものであり、たとえば中国の締結した投資協定では投資前の内国民待遇は認められていない。

最恵国待遇は、他の加盟国の投資および投資家に対して、他の加盟国および非加盟国の投資および投資家に与えるよりも不利でない待遇を与える規定である。他国との FTA あるいは投資協定でより高い自由化が規定された場合、最恵国待遇があれば同様の待遇が適用される。内国民待遇と最恵国待遇は投資自由化に関する規定であるが、国内企業および他国企業との競争条件での不利を是正あるいは防止することによりリスクを防止する効果がある。なお、TPP では国有企業章が設けられ、国有企業と TPP 加盟国企業の無差別待遇、国有企業への非商業的な援助（注 22）の規制などが盛り込まれた。

パフォーマンス要求の禁止は、WTO の貿易関連投資措置協定でローカルコンテント要求、輸出入均衡要求、為替制限、輸出制限の 4 つの措置が禁止されている。投資協定あるいは FTA で TRIMs 協定以上のパフォーマンス要求の禁止を規定することが可能である。ASEAN 包括的投資協定では、TRIMs にない経営幹部の国籍要求が禁止されている。

自由化を行なう業種は、ポジティブリスト（約束表）あるいはネガティブリスト（留保表）で示される。なお、サービス分野の自由化は、サービス貿易の規定あるいはサービス貿易協定のモード 3（業務拠点）に関する規定に従う。

（2）投資保護に関する規定

公正かつ衡平な待遇は、加盟国は他の加盟国の投資に対して公正かつ衡平な待遇と十分

な保護および保障を与えるという規定である。公正かつ衡平な待遇は、加盟国に適正な法的手続きの原則に従い法的あるいは行政的な手続きにおいて公正を否認しないことを要求することであり、十分な保護と保障は、加盟国に投資の保護と保障を保証する措置をとることを要求することである。公正かつ衡平な待遇義務は、一般的規定と考えられてきたが、仲裁において投資家が投資先国の公正衡平待遇義務違反を主張し、仲裁法廷がそれを認めるようになってから注目を集めるようになった（注 23）。

争乱の場合の補償は、加盟国は他の加盟国の投資家に対し領域内の投資が武力紛争、内乱、非常事態により被った喪失に対して、原状回復、補償、その他の償いに関して、非差別的な待遇を与えるという規定である。

資金の移転の自由は基本的な規定であり、加盟国は投資に関連した全ての資金の移転が自由かつ遅滞なく行われることを認めるという規定である。

収用と補償は、一時期途上国で実施された国有化や接収を防止する規定であり、投資保護の最も基本的な規定である。たとえば、a.　公共目的、b.　無差別、c.　迅速、適切かつ効果的な補償の支払い、d.　正当な法手続きに従う、場合を除き、直接あるいは収用もしくは国有化と同等の措置を通じて、収用を行ってはならない。補償は、遅滞なく支払われ、収用の公表あるいは収用の実行の前あるいは実施時点に収用された投資の公正な市場価格に等しくなければならないなどが規定される。収用もしくは国有化と同等の措置は、投資資産を実体上損なうような措置を指し、間接収用と呼ばれている（注 24）。

代位は、国またはその指定する機関に対して、投資家の権利または請求権を譲渡し、国または機関がその権利、請求権を行使できるようにするための規定であり、海外投資に公的機関が保険を付保し、損害が生じ保険金が支払われた場合にその機関が投資家の権利あるいは請求権を行使できるようにする規定である。

投資家と国家の紛争解決（ISDS）規定は、投資先国の政府が協定義務に反し投資家に損害を与えたときに投資家が政府を提訴あるいは国際投資紛争解決センター（ICSID）などの国際仲裁に付託できるという規定である。ISDS は外国企業が公平公正な裁判を受けることに疑念がある途上国での紛争解決に代替措置を提供するとともに投資相手国政府が外資に損害を与えるような恣意的な措置をとることを防止するという効果があり、リスク防止に役立つ。

（3）ビジネス環境整備

日本の FTA で企業のリスク軽減あるいは防止に役立つ規定としてビジネス環境整備があげられる。ビジネス環境整備は関税撤廃とともに日本企業が利用し、評価している規定であり、非関税障壁、投資環境、産業インフラ整備、行政手続き、知的財産権の保護など広範なビジネス上の問題点の改善・解決を目的としている（注 25）。政府関係者だけでなく民間企業関係者も参加する小委員会を開催し、企業が提起した問題を協議、相手国関係者は小委員会で取り上げられた要請に対し適切な対応をとることが求められている。たとえば、メキシコとの間では、商品輸送の盗難対策など治安の向上、模倣品の取り締まり、基準認証分野の手続き迅速化、マレーシアとの間では、電力品質の向上、トラックハイジャック対策など治安の向上、相手国が具体的な対応策を講じるなどの効果が報告されている（注 26）。このように幅広い分野で企業が困っている問題を具体的に取り上げ、官民で責任を持って解決を図るメカニズムである。

おわりに

2015 年 10 月に TPP が大筋合意された。TPP は ASEAN 諸国および ASEAN に進出している日系企業に機会とリスクを含め様々な影響も与えると考えられる。まず、①TPP 参加国（シンガポール、ブルネイ、マレーシア、ベトナム）の輸出を増加させ、GDP を押し上げる。一方、不参加国にはマイナスの影響を与える。②TPP 参加国への外国投資が増加し、GDP を押し上げる効果を持つ。これは、TPP は米国との FTA を意味し対米輸出アクセスを改善するためである。TPP 交渉中からベトナムには繊維分野の外国投資が増加している。また、投資に関連するルールが明確になったことも投資増加の効果を持つ。③マレーシア、ベトナム、ブルネイでは政府調達が外国企業に開放され TPP 参加国企業は入札の機会を得ることになった。④TPP の原産地規則（完全累積など）により TPP 参加国からの調達、あるいは TPP 参加国への投資が増加する。⑤国有企業の規制により国有企業改革を迫られることになり構造改革は潜在成長力を高める。このように TPP 参加国に経済成長を加速させる効果をもたらすと考えられる。そのため、ASEAN の TPP 参加国は増加すると考えられる。

一方、TPP の新たなルールは、企業へのリスクとなる面がある。原産地規則は日本企業にとり新しいルールであり、原産地証明の自己証明制度は使いやすい制度であるが、違反については罰則が適用される可能性がある。環境や労働についても、たとえば違法伐採の

木材輸入の禁止、強制労働により作られた産品の輸入禁止などが規定されており、紛争解決の対象となっているため、規定に違反した場合、紛争が起きる可能性がある。TPP の内容について、十分に理解して利用する必要がある。

＜注＞

1. 『東洋経済海外進出企業総覧 2014 年版』東洋経済新報社による。

2. 高倉伸昭（1981）『カントリーリスク　その実態とリスクマネジメント』ダイヤモンド社、4－8 ページ。

3. 本章では、『東洋経済海外進出企業総覧 2014 年版』東洋経済新報社、を使用した。

4. 若松勇・小島英太郎（2014）『ASEAN・南アジアのビジネス環境』ジェトロ、82－83 ページ。

5. 帝国データバンク（2014）「海外進出企業のうち 4 割が撤退を検討　特別企画：海外進出に関する企業の意識調査」

6. 洞口治夫（1992）『日本企業の海外投資　アジアへの進出と撤退』東京大学出版会、111－112 ページ。

7. リスクと不確実性を区分したのは、米国の経済学者フランク・ナイトである。ナイトは、投資環境の不確実性に企業家が賭けるからこそ利潤は持続的に存在すると論じた。猪木武徳（2012）『経済学に何ができるか　文明社会の制度的枠組み』中央公論新社、72－75 ページ。

8. 高倉（1981）15－24 ページ。

9. 高倉（1981）11－15 ページ。

10. 雁行型経済発展の説明については、末廣昭（2000）『キャッチアップ型工業化論』名古屋大学出版会、43－48 ページ。

11. 末廣（2000）同上。

12. 末廣（2000）49－55 ページ。

13. Baldwin、Richard (2014).Multilateralising 21st century Regionalism. OECD Conference Centre

14. Baldwin、Richard(2014).Multilateralising 21st Century Regionalism. OECD Conference Centre,Paris

15. 可部繁三郎（2015）「「少子高齢化国」と「若い国」に二分」石川幸一・朽木昭文・清水一史『現代 ASEAN 経済論』文眞堂、128－132 ページ。

16. 可部（2015）前掲書、133 ページ。

17. 若松・小島（2014）130 ページ。

18. 若松・小島（2014）8－18 ページ。

19. 本項での事例は、若松・小島（2014）によるものが多い。

20. 日本貿易振興機構（ジェトロ）（2015）『在アジア・オセアニア日系企業実態調査（2015 年度）』

21. 国際協力銀行（2015）『わが国製造企業の海外事業展開に関する調査－2015 年度　海外直接投資アンケート調査第 27 回』

22. 贈与や商業ベースよりも有利な条件での貸付などと例示されている。

23. 小寺彰（2008）、『投資協定における「公正かつ衡平な待遇」－投資協定上の一般的条項の機能－』、RIETI　Discussion Paper Series 08-J-026

24. 渡邊頼純監修、外務省経済局 EPA 交渉チーム編（2007）「解説　FTA・EPA 交渉」日本経済評論社 231 ページ。

25. ジェトロの「在中南米日系進出企業の経営実態調査（2008 年）によると、メキシコの日系企業は FTA のメリットとして関税撤廃に次いでビジネス環境整備をあげている。

26. 椎野幸平・水野亮（2010）「FTA 新時代」日本貿易振興機構、172－177 ページ。

＜参考文献＞

猪木武徳（2012）『経済学に何ができるか　文明社会の制度的枠組み』中央公論新社

可部繁三郎（2015）「「少子高齢化国」と「若い国」に二分」石川幸一・朽木昭文・清水一史『現代 ASEAN 経済論』文眞堂

国際協力銀行（2015）『わが国製造企業の海外事業展開に関する調査－2015 年度　海外直接投資アンケート調査第 27 回』

小寺彰（2008）、『投資協定における「公正かつ衡平な待遇」－投資協定上の一般的条項の機能－』、RIETI　Discussion Paper Series 08-J-026

椎野幸平・水野亮（2010）「FTA 新時代」日本貿易振興機構。

末廣昭（2000）『キャッチアップ型工業化論』名古屋大学出版会

高倉伸昭（1981）『カントリーリスク　その実態とリスクマネジメント』ダイヤモンド社

帝国データバンク（2014）「海外進出企業のうち 4 割が撤退を検討　特別企画：海外進出に関する企業の意識調査」

『東洋経済海外進出企業総覧 2014 年版』東洋経済新報社

日本貿易振興機構（ジェトロ）（2015）『在アジア・オセアニア日系企業実態調査（2015 年度）』

洞口治夫（1992）『日本企業の海外投資　アジアへの進出と撤退』東京大学出版会

若松勇・小島英太郎（2014）『ASEAN・南アジアのビジネス環境』ジェトロ

渡邊頼純監修、外務省経済局 EPA 交渉チーム編（2007）「解説　FTA・EPA 交渉」日本経済評論社。

Baldwin、Richard (2014).Multilateralising 21st century Regionalism. OECD Conference Centre

第 2 章　ASEAN マクロ経済の投資環境とリスク

日本大学　生物資源科学部　教授
（一財）国際貿易投資研究所　客員研究員
朽木　昭文

はじめに

本章は、ASEAN の置かれた経済概況を述べ、その外部条件と今後のリスクを明らかにする。その後に ASEAN 経済の向かうべき方向を示す。それを次の 5 つの手順で行う。

本章の要約は次のとおりである。ASEAN で進行を目指すバリューチェーン・マネージメント・ネットワークを説明する。また、ASEAN のマクロ経済は安定しており、世界の中で ASEAN が第 3 極になる可能性のある点を明らかにする。ただし、ASEAN が中所得国に 2025 年でも属したままになるという予測があり、脱出するためには産業構造の高度化が必要である。生産面では、バリューチェーンの形成がされることが 1 つの支援となる。消費面では、その質の向上が必要である。この ASEAN の大きな課題は、経済成長の裏側である所得格差の是正と環境問題である。

この点を以下のように説明する。第 1 に、地域統合の目的の 1 つは、バリューチェーン・ネットワークの形成であることを示す。第 2 に、ASEAN の投資環境の整備について説明する。ASEAN が世界の「第 3 極」の地位にあることを示す。第 3 に、ASEAN のマクロ経済の概況を明らかにする。そこでは、ASEAN を 3 つのグループに分ける。2025 年の ASEAN の GDP 予測値を示す。マクロ経済の概況を主要経済指標に従って示す。マクロ経済は、経済成長と経済安定について明らかにする。「経済成長」は GDP 指標により示す。「安定」は、物価上昇率と国際収支における対外経常収支で示す。第 4 に、2025 年の一人当たりの GDP 予測値を示す。国際協力機構など（2014）の予測では、中所得国のわなを 2025 年に脱する ASEAN の国はマレーシアだけである（すでに先進国の水準にあるシンガポールとブルネイを除く）。また、ASEAN の産業構造を明らかにする。特に、インドと中国のマクロ経済を詳細に分析する。

第 5 に、ASEAN の置かれた課題とリスクを示す。ASEAN に残る基本的な課題は、バリューチェーン・マネージメント・ネットワークの形成による「所得格差」と「環境問題」である。リスク要因は、高齢化への対応、高等教育の必要、都市化への対応、ハードインフラの必要性、ソフトインフラのリスク、所得格差の是正である。

第 1 節　グローバル･バリューチェーンと地域統合

TPP の意義の第 1 に目指すのは、グローバル・バリューチェーンの形成である。

バリューチェーン・マネージメントとサプライチェーン・マネージメントの基本的な相違点は 2 つである。第 1 に、バリューチェーンは、顧客満足の最大化を目指したチェーンの構成であり、サプライチェーンはロジスティックス・コストの最小化である。第 2 に、バリューチェーンは、各チェーンと顧客の獲得する価値を変数とするが、サプライチェーンはコストを対象とする。

さて、地域統合により一カ国だけではなく、地域全体でバリューチェーンを形成する。そのことを以下で説明する。地域統合の重要な要素は、モノ、サービス、カネ、ヒトの移動の自由である。

タイ・東部臨海地域自動車クラスターと名古屋自動車クラスターが存在している場合を想定する。トヨタが、タイ・東部臨海地域クラスターと名古屋クラスターで活動していると想定しよう。図 1 によりトヨタは、タイ・東部臨海地域において①研究･デザイン、②調達、③組み立て、④マーケティングのバリューチェーンをもち、カムリを組み立て、タイ・東部臨海地域の産業クラスター形成に寄与している。①研究･デザインは、名古屋が中心となり、名古屋からタイ・東部臨海地域へ成果が伝えられる。タイ・東部臨海地域は名古屋から②部品調達も行う。カムリの③組み立てはタイ・東部臨海地域のみで行われる。④マーケティングは、中国と日本の両方で行われる。これが、タイ・東部臨海地域・トヨタ・カムリのバリューチェーンである。

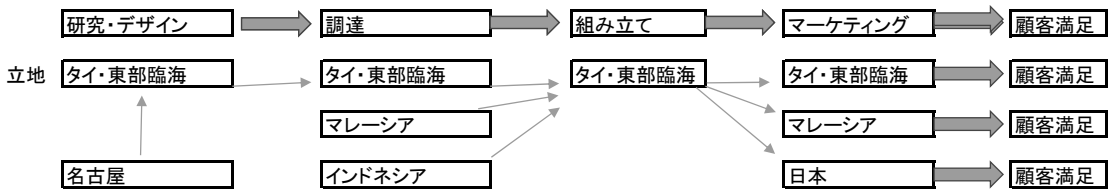
また、名古屋・プリウスのバリューチェーンも同様に説明できる。トヨタは、日本の名古屋において①研究･デザイン、②調達、③組み立て、④マーケティングのバリューチェーンを持ち、プリウスを組み立てており、名古屋の産業クラスター形成に寄与している。①研究･デザインは、名古屋を中心に行われ、その成果が世界中で使用され、タイ・東部臨海地域でも使用される。②調達は、世界中からなされ、タイ・東部臨海地域からも部品が調達される。③組み立ては、名古屋で行われる。④マーケティングは、日本でも中国でも行われる。これが名古屋・プリウスのバリューチェーンである。

つぎに、クラスターとクラスターの連携を説明しよう。クラスターとクラスターは、国境を越えてリンクする。名古屋で①研究･デザインにより開発された成果がタイ・東部臨海地域クラスターのタイ・東部臨海地域工場で使用される。名古屋で開発されたエンジンなどに関る②中枢部品がタイ･東部臨海地域に輸出され､③組み立てられる車に使用される。

逆に、タイ・東部臨海地域で生産された②部品が名古屋へ輸出され、③組み立てられる車に使用される。名古屋の工場は、マザー工場としての役割もある。新しい製品が開発されると、それがテストされ、海外でも製造されるようになる。海外で安く生産できるようになった標準的な製品は逆に日本に輸出される。車は、車種ごとに違うクラスターで生産される可能性がある。こうしたバリューチェーンとバリューチェーンの「交わり」が、クラスター・To･クラスターの連携である。この連携は、ASEAN 経済共同体が高度な地域統合になるにつれて ASEAN に広がる。

地域統合とは、①研究･デザイン、②調達、③組み立て、④マーケティングのバリューチェーンが一カ国だけではなく、地域全体に配置される。この最適な配置をサポートするような制度を形成するのが地域統合の内容である。

図 1　日 ASEAN･バリューチェーン･マネージメント･ネットワークの説明



出所：著者作成。

第 2 節 アジアの中の ASEAN の投資環境（2009 年と 2015 年の比較）

1. 投資環境の変化

産業クラスターの組織部門を要約すると表 1 に示すように、産業クラスターを組織として捉え、その組織部門の例として道路、港湾、電力供給などのインフラ、税制の制度などが挙げられる。これが各地域の「投資環境」を示す。これらの組織部門は、アジアで経験した典型的な製造業の原型モデルに必要となる。つまり、企業を受け入れるためのキャパシィティー・ビルディング（能力構築）を行う。次に、「工業団地」を建設し、外国企業の受け皿を作る。ここで、キャパシティー・ビルディングとは、(i) 物的インフラの整備、(ii) 制度整備、(iii) 人材育成、(iv) 生活環境整備である。物的インフラとは、道路、港、通信などである。制度整備は、外資誘致に決定的に重要であり、ワンストップ・サービスなどの投資手続きの簡素化、規制緩和、税制面の優遇などを含む。人材とは、非熟練工、エンジニア、マネージャー、研究者などを指す。生活環境は、外国人向けの病院や学校も含むことになる。

表 1 産業クラスターの組織部門(Segment)

キャパシティー	基礎因子
インフラ	道路
	鉄道
	空港
	港湾
	通信
	水
	電力
	工業団地
人材	非熟練
	エンジニア
	マネージャー
制度	税制
	土地所有
	為替
	政治

出所：著者作成。

さて、産業クラスターを形成するためのアジア各都市の「2009 年の投資環境」を比較するために 9 項目に統一し、調査を実施した。表 2 の CLMV の都市は、ベトナムのダナンとハノイ、カンボジアのプノンペンとシアヌークビレ、ラオスのサバナケットとビエンチャン、ミャンマーのヤンゴンの 7 都市である。これらの都市に関する表 2 の結論は以下のとおりである。総合得点はプノンペンが一番高く、ビエンチャンが一番低い。

表 2 に示すように、調査の 9 項目は、1. 工業団地、2. 道路、3. 電力、4. 通信、5. 港湾（ラオス、カンボジアは水供給)、6. 制度、7. 未熟練労働、8. 熟練労働、9. 病院・学校である。投資環境は、労働集約型の輸出加工区の投資を誘致するための環境である。

表 2 は各都市の各項目の得点を列ごとに示す。例えば、バンコクの工業団地に関しては 10 点、道路についても 10 点である。表 2 の 2 行目の都市の総合得点は、表 2 の都市の 9 項目の得点にそれぞれのウエイト(表 2 の最後の列 AHP（注 1）)を乗じ、その値を 9 項目に関して加えて得られる。こうしてタイの東部臨海地域は 9.125 と高得点になる。

表 2 に示すように、総合得点が 10 点満点であり、バンコク、広州、CLMV の 9 都市のうちで、バンコクに続いて広州が 5.75 と高く、次に、カンボジア・プノンペンが 4.75、ベトナム・ダナンが 4.38、カンボジア・シアヌークビレが 3.81 と続く。中国の広州を除くと、ラオス、カンボジア、ミャンマーの中ではカンボジアが一歩先んじている。各都市の総合得点は、ラオス・サバナケットが 2.44 で、ビエンチャンが 2.19 とラオスが低い。

労働集約型の輸出加工区を建設するための決定的な条件は 3 つである。つまり、工業団地、港湾、未熟練労働である。この条件のうち相対的に容易に備えることのできる条件は

物的インフラである工業団地と港湾である。

表 2 インタビューによる産業クラスター形成の投資環境の総合得点比較

都市	（ベトナム）ダナン	（カンボジア）プノンペン	（カンボジア）シアヌークビレ	（ラオス）サバナケット	（ミャンマー）ヤンゴン	（ラオス）ビエンチャン	（中国）広州	（ベトナム）ハノイ	（タイ）バンコク	ウエイト
総合得点（10点満点）	4.38	4.75	3.81	2.44	3.75	2.19	5.75	4.06	9.125	AHP
1. 工業団地は十分ですか	10	5	8	3	3	3	3	10	10	0.125
2. 道路は十分ですか	4.2	2	3	3	2	3	10	0	10	0.0625
3. 電力は十分ですか	5.8	1	3	7	0	5	2	3	10	0.0625
4. 通信は十分ですか	10	5	7	9	2	6	10	8	9	0.0625
5. 港湾は十分ですか	7.5	4	2	2	1	2	10	2	10	0.125
6. 制度は十分ですか（通関等）	5.8	4	5	4	1	4	0	0	9	0.0625
7. 未熟練労働は十分ですか	8	10	4	0	7	0	4	0	8	0.25
8. 熟練労働は十分ですか	0	2	2	1	2	1	8	8	8	0.125
9. 病院・学校は十分ですか	4.6	2	1	1.5	7	2	6	8	10	0.125

(注 a)ダナンは 12 点満点、ほかは 10 点満点。ダナンは 10 点満点に変換し、ウエイトを掛けて総合得点を算出した。
(注 b)カンボジア、ラオスは、5. 港湾の質問が水供給の質問に代わっている。
(出所)朽木（2011）。

アジアの「2015 年の投資環境」は大きく変化した。広東省政府は、賃金上昇により労働集約型産業の域外へのシフトを促進し、そのシフトを統計的に確認した(2015 年 3 月 10 日広東省経済発展中心でのシンポジウム)。2015 年の最低賃金は、広東省・広州市において賃上げ率が中国で一番高い 22.3%となり、賃金が 1895 元（約 36,000 円）となった（2015 年 4 月 4 日日本経済新聞)。

労働集約型産業のシフトは、チャイナプラスワン、タイプラスワン、そしてベトナムプラスワンという言葉に表れている。この状況をベトナム南部のホーチミンを中心に調査した（丸屋・朽木、2014 年 11 月 4－9 日)。

これを表 3 に示す。単純労働集約については、台湾と中国沿海部については成立が難しく、撤退または産業構造の高度化である。タイについては現状維持の方向であり、更にシフトすることは考えにくい。ベトナム南部については、ホーチミン、ホーチミン南部、そしてベトナム中部へのシフトが考えられる。更なるベトナムプラスワンとしてのシフト先としては、ミャンマーとインドネシアが考えられる。ただし、ミャンマーは現状でも人気があり、インドネシアも同様である。インドネシアの首都ジャワでは投資が多く、ジャワ島内への投資を進めないという意見もある（2014 年 2 月 19 日インドネシア・ジャカルタ・JICA)。

さて、アジアの最後の労働集約産業の拠点として、南アジアがある。インドは、労働人口も大きく、労働集約産業の吸収が可能である（2015 年 1 月 1－9 日ムンバイ、ニューデ

リー調査)。表 3 を要約すると、労働集約産業のシフトの先は、大国ではインドとインドネシアである。

表 3 労働集約型企業の今後の工場シフトの行動計画(2014 年、2015 年)

ベトナム・ホーチミンの台湾企業

	産業	台湾	中国	タイ	ホーチミン	ベトナム中部	ベトナム南部	カンボジア	ミャンマー	インドネシア	インド
企業1	繊維(スポーツ・シャツ)	✖	△	現状維持	○			○	○	◎	?
企業2	繊維(防水)	✖	△	現状維持	△	○		△	◎		?
企業3	靴	✖	△	現状維持		○	◎	✖	◎	○	○
企業4	鋳型	✖	△	現状維持	◎			✖	○	○	○

中国・広東省の日系企業

	産業	中国・広州	ベトナム・北部	ホーチミン	ベトナム中部	ベトナム南部	インドネシア	インド
企業5	繊維	✖		○			◎	?
企業6	靴	✖		◎	○	◎	○	?
企業7	スマホ部品	✖	○					?
企業8	金型	△		△			○	?

注:○:現在の主力 ◎:今後の主力 ✖:すでに撤退または今後予定なし △:労働集約産業をシフト ?:将来検討する

出所:丸屋豊二郎・朽木昭文(企業 1−4:2014 年 11 月 4−9 日調査、企業 5−8:2015 年 3 月 9−11 日調査)。

2. 第 3 極としての ASEAN

ASEAN は、アジアのみでなく、世界全体でも、「第 3 の勢力」としての地位を固めている。ASEAN 経済は、ASEAN 経済共同体が成立し、一体化が進めば、世界的に大きな勢力となる。それは、①人口、②GDP の規模、③外貨保有高に表れる。

第 1 に、表 4 に示すように、人口に関して、中国とインドの約 13 億に対して半分の 6 億を超え、世界の第 3 位になる。人口については、中国とインドが約 13 億人、ASEAN が 5.7 億人である。中国の人口の占有率が約 5 分の 1 であり、インドがそれに匹敵する。ASEAN はその約半分であり、10 分の 1 となる。

第 2 に、GDP に関して、ASEAN が日本の半分である。表 5 に示すように、アジアの GDP(経済の規模)の占有率は、中国が約 45%であり、日本が 23.1%であり、日本の GDP は中国のそれの約 45%となった。また、ASEAN の占有率は 2014 年で 11.1%あり、日本の約半分である。

第 3 に、外貨準備高に関して、表 6 によりその占有率を見ると、中国が 30%であり、日本が 10%であり、ASEAN は世界第 3 位の 6%を占める。

表 4 世界の人口（2014 年、単位 100 万人、%）

国名	総人口	世界の占有率
中国	1,367	19.2
インド	1,259	17.7
アメリカ	319	4.5
インドネシア	251	3.5
ブラジル	202	2.8
パキスタン	186	2.6
ナイジェリア	173	2.4
バングラデシュ	158	2.2
ロシア	143	2.0
日本	127	1.8
アセアン	619	8.7
アジア合計	3,854	54.2
世界合計	7,105	100.0

出所：IMF-World Economic Outlook Databese, Apr. 2015.

表 5 アジアの名目 GDP （2014）

国	単位：10億ドル	アジアでの占有率（%）
中国	10,380	46.5
インド	4,616	20.7
韓国	2,049	9.2
インドネシア	1,416	6.3
台湾	888	4.0
タイ	529	2.4
マレーシア	373	1.7
シンガポール	326	1.5
香港	289	1.3
フィリピン	284	1.3
パキスタン	250	1.1
ベトナム	186	0.8
バングラデシュ	185	0.8
スリランカ	74	0.3
ミャンマー	62	0.3
ネパール	19	0.1
カンボジア	16	0.1
ブルネイ	15	0.1
モンゴル	11	0.0
ラオス	11	0.0
東ティモール	4	0.0
ブータン	2	0.0
アセアン合計	2,476	11.1
アジア合計	22,308	100.0

出所：IMF-World Economic Outlook Databese, Apr. 2015.

表 6 外貨準備高の占有率

	2014年（単位：10億ドル）	占有率（%）
中国	3,900	33.6
日本	1,260	10.9
アメリカ	434	3.7
インド	325	2.8
シンガポール	261	2.3
ドイツ	193	1.7
タイ	157	1.4
マレーシア	115	1.0
アセアン合計	771	6.6
世界全体	11,600	100.0

出所：World Bank, Data Indicators, 2015.

第 3 節 ASEAN のマクロ経済

中所得とは、1 人当たり GDP が 2,000 ドルから 15,000 ドルという推計が ある（Aiyar etc.（2013）による。2005 年固定価格 PPP)。また World Bank (2013)では一人当たり GNI では US1,005$-12,275$（ただし、厳密な定義は統一されていない)。

表 7 の 2014 年の 1 人当たりの GDP でみると、中国が 7,589 ドル、インドが 1,628 ドルにすぎない。日本が 36,331 ドルであるのでアジアの成長はまだまだこれからである。日本は、中国の 5 倍弱、インドの 22 倍であり、中国とインドの成長余地は大きい。なお、ASEAN では CLMV に属したベトナムのその GDP が、2,000 ドルを突破し、CLMV から一歩抜きんでた。

表 7 からアジアの国を分類すると、グループ A として中所得国のわなまで達していない国は、CLMV（後発 ASEAN）とインドを含む南アジアである。グループ B として中所得国のわなの中にある国は、先進 ASEAN5 カ国と中国である。グループ C として中所得国のわなを脱した国・地域は、4 タイガーと呼ばれたシンガポール、香港、韓国、台湾と日本、ブルネイの 6 カ国である。

さて、グループ B は、これから脱するためには産業構造の高度化が必要となる。つまり、投資構造の高度化と消費の質の高度化を必要とする。このためにはアジアの経験から外国資本の活用が有効である。その誘致の誘因（インセンティブ）の 1 つが、産業クラスター（農・食・観光クラスターの展開）である(溝辺・朽木（2015）参照)。

1. 2025 年の GDP 予測値：ASEAN の 4 つのグループ

国際協力機構など(2014)の予測の前提条件は次の 3 つである。第 1 に、インフラについては、アジア開発銀行が必要と予測する総額の 30%が上乗せされると想定する。第 2 に、関税は 2015 年までに撤廃される。第 3 に、非関税障壁は 2025 年に 50%削減される。

結論として、BS（ブルネイとシンガポール）を別としてマレーシアが中所得国のわなを脱出する。その予測によれば、2015－25 年の 1 人当たり GDP 成長率は、CLMV が 8－9%であり、先発 ASEAN が 3.5－6.5%である。したがって、域内格差は是正される。ミャンマーとシンガポールの 1 人当たり GDP の格差は、61 倍から 36 倍に縮小する。

2025 年の 1 人当たり GDP に関して、CLMV は 4,000 ドル以下にとどまる。ASEAN4 グループ 1（フィリピンとインドネシア）は 7,000 ドル以下である。ASEAN4 グループ 2（タイとマレーシア）のうちタイが 9,734 ドルであり、マレーシアが 15,056 ドルである。BS（ブルネイとシンガポール）は 5 万ドルを超える。

つまり、シンガポールとブルネイの先進 ASEAN 以外では、マレーシアを除いて 15,000 ドルから脱することができない。いわゆる「中所得国のわな」の範囲に留まる。ここに、ASEAN のリスクがある。2025 年までに政策が必要である。

表 7 アジアの 1 人当たり GDP(2014 年)

国	単位:ドル	
シンガポール	56,319	グループC
香港	39,871	
ブルネイ	36,606	
日本	36,331	
韓国	28,100	
台湾	22,597	
マレーシア	10,803	グループB
モルディブ	8,341	
中国	7,589	
タイ	5,444	
モンゴル	4,095	
東ティモール	3,637	
スリランカ	3,557	
インドネシア	3,553	
フィリピン	2,865	
ブータン	2,729	
ベトナム	2,052	
ラオス	1,692	グループA
インド	1,628	
パキスタン	1,342	
ミャンマー	1,221	
バングラデシュ	1,171	
カンボジア	1,080	
ネパール	698	

出所：IMF-World Economic Outlook Databese, Apr. 2015.

2. 安定したASEANのマクロ経済（表8による2006－14年の成長率）

表 8－1 に示すように、平均成長率が 5%を超える国は、インド、インドネシアである。

表 8－2 に示すように、物価の不安定性から見ると、2014 年にインドネシア、マレーシアのインフレ率が 5%を超える。一度 10%をインフレ率が超えると政策的対応が難しいとされる。この点の注意が必要である。

表 8－3 に示すように、対外経常収支についてカンボジアとラオスが財政赤字に関して問題がある。表 8－4 に示すように、2014 年時点の財政収支についてマイナス 8%まで達していないのですべての国で問題がない。表 8－5 に示すように、貨幣供給の伸び率についてマレーシアが高い。

以上を総合すると、上記の指標について注意が必要であるが、ASEAN のマクロ経済は総じて安定している。

表 8－1 GDP 成長率

GDP成長率（%）	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2008-2014平均	2010-2014平均
東南アジア	4.4	1.4	7.9	4.8	5.8	5.1	4.4	4.83	5.6
ブルネイ・ダルサラーム	−1.9	−1.8	2.6	3.4	0.9	−2.1	−2.3	−0.17	0.5
カンボジア	6.7	0.1	6.0	7.1	7.3	7.4	7.1	5.96	6.98
インドネシア	6.0	4.6	6.2	6.5	6	5.6	5	5.70	5.86
ラオス	7.2	7.3	7.5	7.8	7.9	7.9	7.4	7.57	7.7
ミャンマー	4.8	−1.5	7.2	5.2	5.5	4.7	6	4.56	5.72
マレーシア	3.6	5.1	5.3	5.9	7.1	8.3	7.7	6.14	6.86
フィリピン	4.2	1.1	7.6	3.7	6.7	7.1	6.1	5.21	6.24
シンガポール	1.7	−0.8	14.8	6.1	3.4	4.4	2.9	4.64	6.32
タイ	2.5	−2.3	7.8	0.1	7.3	2.8	0.9	2.73	3.78
ベトナム	6.3	5.3	6.8	5.9	5.2	5.4	6	5.84	5.86

表 8－2 物価上昇率

物価上昇率（%）	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2008-2014平均	2010-2014平均
東南アジア	8.5	2.6	4.1	5.5	3.8	4.2	4.1	4.69	4.3
ブルネイ・ダルサラーム	2.1	1.0	0.4	0.1	0.2	0.3	−0.2	0.56	0.25
カンボジア	25.0	−0.7	4.0	5.5	2.9	2.9	3.9	6.21	3.83
インドネシア	9.8	4.8	5.1	5.3	4.0	6.4	6.4	5.97	5.20
ラオス	7.6	0.0	6.0	7.6	4.3	6.4	4.2	5.16	6.08
ミャンマー	5.4	0.6	1.7	3.2	1.7	2.1	3.1	2.54	2.18
マレーシア	22.5	2.3	8.2	2.8	2.8	5.7	5.9	7.17	4.88
フィリピン	8.3	4.1	3.9	4.6	3.2	3.0	4.1	4.46	3.68
シンガポール	6.6	0.6	2.8	5.2	4.6	2.4	1.0	3.31	3.75
タイ	5.4	−0.9	3.3	3.8	3.0	2.2	1.9	2.67	3.08
ベトナム	23.0	6.9	9.2	18.7	9.1	6.6	4.1	11.09	9.54

表 8－3 対外経常収支

対外経常収支（GDPに占める%）	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2008-2014平均	2010-2014平均
東南アジア	4.4	7.0	6.1	5.4	2.6	2.2	3.1	4.40	3.9
ブルネイ・ダルサラーム	48.5	40.2	48.5	52.4	38.8	29.4	20.8	39.80	42.28
カンボジア	−11.1	−6.0	−7.9	−7.0	−9.6	−14.9	−11.7	−9.74	−9.85
インドネシア	0.0	2.0	0.7	0.2	−2.7	−3.2	−3.0	−0.86	−1.25
ラオス	−18.5	−26.9	−18.3	−15.8	−28.5	−30.6	−25.0	−23.37	−23.30
ミャンマー	17.1	15.5	10.9	11.6	5.2	3.5	4.3	9.73	7.80
マレーシア	−3.1	−1.3	−1.5	−2.1	−4.3	−5.8	−7.1	−3.60	−3.43
フィリピン	2.1	5.0	3.6	2.5	2.8	4.2	3.8	3.43	3.28
シンガポール	14.9	17.8	26.8	22.5	17.2	17.9	19.1	19.46	21.10
タイ	0.5	8.3	3.1	1.2	−0.4	−0.7	3.3	2.19	0.80
ベトナム	−11.9	−6.2	−3.7	0.2	5.9	4.5	4.9	−0.90	2.36

表 8－4 財政収支

財政収支（GDPに占める%）	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2008-2014平均	2010-2013平均
ブルネイ・ダルサラーム	30.2	−1.5	16.5	28	17.7	9.3	N.A.	16.70	17.88
カンボジア	−2.7	−8.6	−8.1	−7.5	−6.3	−5.8	−4.1	−6.16	−6.93
インドネシア	−0.1	−1.6	−0.7	−1.1	−1.8	−2.2	−2.3	−1.40	−1.45
ラオス	−5.9	−5.8	−8.9	−7.9	−6.9	−5.6	−4.2	−6.46	−7.33
ミャンマー	−4.6	−6.7	−5.4	−4.8	−4.5	−3.9	−3.5	−4.77	−4.65
マレーシア	−2.5	−4.9	−5.5	−4.6	−3.9	−4.9	−4.3	−4.37	−4.73
フィリピン	−0.9	−3.7	−3.5	−2.0	−2.3	−1.4	−0.6	−2.06	−2.30
シンガポール	0.1	−0.3	0.3	1.2	1.6	1.3	0	0.60	1.10
タイ	−1.3	−4.4	−2.6	−0.9	−4.1	−2.0	−2.5	−2.54	−2.40
ベトナム	−3.1	−8.5	0.5	0.7	−5.5	−3.9	−4.4	−3.46	−2.05

表 8－5 貨幣供給率

貨幣供給率（%）	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2008-2014平均	2010-2013平均
ブルネイ・ダルサラーム	21.6	9.7	4.8	10.1	0.9	1.5	3.2	7.40	4.33
カンボジア	4.8	36.8	20.0	21.4	20.9	14.6	29.9	21.20	19.23
インドネシア	14.9	13.0	15.4	16.4	15.0	12.8	11.8	14.19	14.90
ラオス	18.3	31.3	39.5	28.7	31.0	22.7	23.7	27.89	30.48
ミャンマー	13.4	9.5	9.8	14.3	9	7.3	7	10.04	10.10
マレーシア	23.4	34.8	36.3	26.3	46.6	32.7	30.6	32.96	35.48
フィリピン	15.6	9.9	10.0	7.1	9.4	31.8	11.3	13.97	14.58
シンガポール	12.0	11.3	8.6	10.0	7.2	4.3	3.3	8.10	7.53
タイ	9.2	6.8	10.9	15.1	10.4	7.3	4.7	9.20	10.93
ベトナム	20.3	29.0	33.3	12.1	18.5	18.8	16	21.14	20.68

出所：Asian　Development Outlook　2015 を基に著者作成。

3. グループ A：インド、グループ B：中国・インドネシア・タイ、グループ C：韓国の産業構造（表 9）

第 1 に、中国の工業化は、2010 年に 59.5%まで進み、2012 年には 45.3%まで「後退」した。タイの工業化は、2010 年に 48.7%まで進んだが、2012 年に 43.6%まで後退した。第 2 に、インドの工業化は、2012 年でも「27.2%」までしか進んでいない。インドネシア

のそれも 46.8%である。第 3 に、韓国の工業化は、2001 年に 44%まで進み、2012 年に 39.1%まで後退した。農業の占有率が 2012 年に 2.6%まで落ちた。

表 9 に関して、一般的な産業構造の変化を示すと、経済発展の初期には、農業の占有率が高く、製造業のそれが低い。次の段階で農業のそれが減少し、製造業のそれも減少し、サービス業のそれが大きくなる。農業の占有率が 10%を切り、サービス業のそれが 60%を上回る。

表 10 の雇用の産業構造に関して、農業の占有率が 30%前後の国は、インドネシア、中国、フィリピンである。マレーシア、韓国、日本のそれは、10%またはそれ以下の 5%前後となる。製造業の雇用の占有率は、インド、ベトナム、インドネシア、フィリピンに関して 20%前後である。この占有率は、経済発展の過程で一度は上昇する。しかし、25%程度に減少する。サービス業の占有率は 70%まで上昇する。以上を総合すると、一定の経済発展の後では農業、工業、サービス業の雇用の占有率が、それぞれ 5%、25%、70%となる。

したがって、ASEAN は今後産業構造の転換が必要である。また、各産業部門の産業構造の高度化が消費者の満足を最大化する方向で必要である。

表 9 アジアの産業構造 （農業・工業・サービス業の GDP 比率）（単位：%、ドル）

		農業	工業	サービス業	1人当たりGDP
インド	1970	44.5	23.9	31.6	
	1980	38.1	25.9	36	
	2001	24.3	26.8	49	
	2005	19.7	26.2	54.1	
	2010	14.5	27.8	57.7	
	2012	17.9	27.2	54.9	
	2013	18.7	31.7	49.6	1,510
インドネシア	1970	35	28	37	
	1980	24.4	41.3	34.3	
	2001	16.2	36	47.8	
	2005	14.5	44.1	41.4	
	2010	13.2	41.1	45.7	
	2012	14.5	46.8	38.7	
	2013	13.7	43.6	42.6	3,510
タイ	1970	30.2	25.7	44.1	
	1980	20.2	30.1	49.7	
	2001	8	44	48	
	2005	8.9	47	44.1	
	2010	8.3	48.7	43	
	2012	12.3	43.6	44.2	
	2013	12	42.5	45.5	5,676
中国	1970	42.2	44.6	13.2	
	1980	25.6	51.7	22.7	
	2001	11.3	64.6	24	
	2005	11.1	57.3	31.7	
	2010	8.2	59.5	32.3	
	2012	10.1	45.3	44.6	
	2013	9.4	43.7	46.9	6,959
韓国	1970	29.7	23.8	46.4	
	1980	14.2	37.8	48.1	
	2001	5.1	44	50.9	
	2005	3.9	43.6	52.4	
	2010	3	39.6	57.7	
	2012	2.6	39.1	58.2	
	2013	2.3	38.6	59.1	25,975
フィリピン	2012	11.8	31.1	57.1	
	2013	11.2	31.1	57.7	2,791
マレーシア	2012	10.2	38.9	50.9	
	2013	9.4	38.6	52	10,457

一般的構造変化	初期型	30	30	40
	中間型工業化	10	45	45
	収束型サービス経済化	5	35	60

出所： Asian Development Outlook, Asian Development Bank 各年を基に著者作成。

表 10. アジアの産業構造（農業・工業・サービス業の雇用比率）（単位：%）

		農業	工業	サービス業
タイ	2008	42.5	19.6	37.9
	2009	39	20.8	40.2
	2010	38.2	20.7	41
	2011	41	19.4	39.5
	2012	42.1	19.8	38
	2013	41.9	20.3	37.6
インドネシア	2008	41.1	18.2	40.6
	2009	40.7	18.1	41.2
	2010	39.5	18.7	41.9
	2011	36.2	20.9	43
	2012	35.3	21.5	43.1
	2013	34.8	20.4	44.8
中国	2008	39.6	27.2	33.2
	2009	38.1	27.8	34.1
	2010	36.7	28.7	34.6
	2011	34.8	29.5	35.7
	2012	33.6	30.3	36.1
	2013	31.4	30.1	38.5
フィリピン	2008	35.3	14.8	49.9
	2009	34.4	14.5	51.1
	2010	33.2	15	51.8
	2011	33	14.9	52.2
	2012	32.2	15.3	52.6
	2013	31	15.6	53.4
マレーシア	2008	14	28.7	57.4
	2009	13.5	27	59.5
	2010	14.2	27.7	58.1
	2011	11.5	28.9	59.6
	2012	12.6	28.4	59
	2013	12.7	27.9	59.3
韓国	2008	7.2	25	67.9
	2009	7	24.5	68.5
	2010	6.6	25	68.5
	2011	6.4	24.8	68.9
	2012	6.2	24.5	69.3
	2013	6.1	24.4	69.5
日本	2008	4.2	27.8	67.3
	2009	4.2	26.9	69.3
	2010	4	26.3	70
	2012	3.8	25.9	69.2
	2013	3.7	25.8	69.1

出所： ILO-ILOSTAT Database.

第 4 節　ASEAN の次のステップに向けたリスク

本節では、ASEAN の課題とリスクを考察しよう。ASEAN は、ASEAN 経済共同体の成立によりバリューチェーン・ネットワークの形成により成長が進む。そこから生まれる課題は、「所得格差」と「環境問題」である。ここで、本節では環境問題を除く ASEAN の 5 つのリスクを列挙し、概説する。

ASEAN のリスクは、主に 5 点ある。第 1 に、所得格差の問題がある。経済政策の目標は、大きく経済成長と公平である。公平に関して「所得格差」の是正が必要となる。所得格差に関しては、アジアのほとんどの国で危険な水準に近い。国内格差が成長するとともに拡大する可能性がある。

格差の指数の 1 つであるジニ係数は、40 以上が社会不安につながるといわれる。それによれば、中国は、2011 年に 37 に低下した。インドは更に低い「34」である（注 2)。マレーシアで 46（2009 年)、フィリピンで 43（2009 年）である。また、タイで 39（2010 年)、インドネシアで 38（2011 年)、ラオスで 37（2008 年)、ベトナムで 36（2008 年)、カンボジアで 36（2009 年）であり、高水準にある。これから高度経済成長が続くと、更なる格差の可能性があり、ASEAN で継続するリスクである。格差の是正がアジアの地域統合を進めるうえでの条件である。

第 2 に、「高齢化」への対応がマイナス面とプラス面で必要である。高齢化した社会では、マイナス面として低賃金労働に依存する労働集約産業の成立が難しくなる。また、プラス面として高齢化した人に向けた新産業の創出が期待できる。高齢化の状況によれば人口規模がある程度大きく、60 歳以上の人口の割合が低いアジアの国は、ミャンマー、フィリピン、インドネシアである。

高齢化社会（65 歳以上の人口の全体に占める割合が 7%以上）から高齢社会（65 歳以上の人口の全体に占める割合が 14%以上）への移行に要する年数を示した。フィリピンが一番長く、35 年である。次がインドの「31 年」である。この両国が労働集約型の産業に適している（注 3)。中国、シンガポール、タイは 2002 年までに高齢化している。2024 年までには、ベトナム、ブルネイ、マレーシア、ミャンマー、インドネシア、カンボジアの国が高齢化社会へ移行する。高齢社会への移行は、シンガポール、タイ、中国、ベトナム、ブルネイで 2032 年までに起こる。高齢化社会は、生産従事人口の減少をもたらす。ただし、富裕層がアジアに多く存在し、この層が大きな消費財の需要を、そして健康産業や医療産業の需要を生む。

ASEAN はこれまでは労働集約産業の成長に依存してきた。労働力がひっ迫してくると、成長戦略の変更が必要となる。労働集約型産業から資本集約型産業や知識集約型産業への転換が必要な国が出てくる。第 3 に、生産構造の高度化が必要である。そのためには研究開発の進展と高等教育の普及が必要である。特に、「グループ C」は、イノベーションに向けての投資が必要である。

GDP に対する R&D(研究と開発)支出の割合である。この目安は 3%である。韓国は、4%を超え、その突出が目立つ。中国は、2%近くあり、その半分程度である。インドが韓国の 5 分の 1 程度である。タイ、フィリピン、インドネシアのそれが非常に低い（注 4)。「高等教育」のデータである。それに関して、百万人当たり労働者に対する研究者数は、日本、韓国、シンガポールで 5,000 人を超える（注 5)。しかし、ASEAN に関して、マレーシアで 1,000 人を超えるだけである。インドとインドネシアは、それぞれ 160 人と 90 人にすぎない。今後の産業構造の高度化を考えると、高等教育の重要性が浮き彫りになる。高等教育は、理系だけではなく文系についても言える。

第 4 に、「ハードインフラ」の資金需要が大きい。都市化が進展すると都市でのハードインフラの需要が大きくなる。ASEAN では都市だけではなく、そのほかの需要も莫大である。アジア開発銀行の試算では、2010－20 年のエネルギー、交通、通信、上下水のインフラの資金需要は、中国だけで 4 兆 3,680 億ドルである（注 6)。インドは約半分の 2 兆 1,720 億ドルである。両国を合計すると約 6 兆 5 千ドルの資金需要がある。中国は 60%強が電力需要であり、インドは 50%強が運輸需要である。一方、ASEAN は全体で約 1 兆ドル程度である。インドネシアで 4,500 億ドル、マレーシアで 1,880 億ドル、タイで 1,730 億ドル、フィリピンで 1,270 億ドル、ベトナムで 1,100 億ドルである。

第 5 に、制度整備を中心とした「ソフトインフラ」に関して、交通・貿易円滑化などのソフトインフラの整備が必要である。2014 年の世界銀行の「ビジネス活動の容易度・ランキング」（事業設立、建設許可取得、電力事情、不動産登記、資金調達、投資家保護、納税、貿易、契約執行、破綻処理という 10 の規制分野に基づいて各国をランク付け）では、ランクの高い国としては、シンガポールが 1 位、マレーシアが 18 位、タイが 26 位である（注 7)。ランクが低い国としては、インドが 142 位と非常に低く、インドネシアも 114 位である。これから外国からの直接投資を導入しなくてはならない国はビジネス環境の改善が必要である。中国が 90 位である。それ以外の国は、ベトナムが 78 位であり、フィリピンが 95 位であり、そのほかの国は 100 位以下である（国際協力機構（2014))。

2006 年から 2014 年のランキングの変化を見ると、改善した国は、ベトナムとフィリピンである。悪化した国はカンボジアである。なお、日本のそれも悪化している。他の国はほとんど変化がない。シンガポールは別として、その他の ASEAN はビジネス環境の整備が必要である。ASEAN 経済共同体が 2015 年に成立し、物品の自由化は進んでいるが、制度面の自由化があまり進んでいない。ソフトインフラ面での整備がこれから必要なリスクである。

結び

結論は次である。第 1 に、ASEAN への投資はこの産業構造の高度化の方向に可能性が高い。第 2 に、ASEAN の第 3 極としての投資可能性を見出すことができる。第 3 に、ASEAN のマクロ経済はほぼ安定している。ASEAN に大きな影響を与える中国とインドのマクロ経済も安定している。第 4 に、ASEAN が必要であるリスク対応として、グルーバル・バリューチェーンの形成に向けて所得格差と環境問題への対応が不可欠である。また、高齢化への対応、高等教育の必要、都市化への対応、ハードインフラの必要性、ソフトインフラのリスクなどがある。

ASEAN の国を分類すると、グループ A である中所得国のわなまで達していない国は、CLMV（後発 ASEAN）である。グループ B である中所得国のわなの中にある国は、先進 ASEAN4 カ国である。グループ C である中所得国のわなを脱した国・地域は、4 タイガーと呼ばれたシンガポール、ブルネイの 2 カ国である。

それぞれのグループが所得を引き上げるために産業構造の高度化を必要とする。グループ A はこれから労働集約型産業の誘致により雇用を増大させることができる。グループ B は、中所得国のわなから脱するために生産構造の高度化を、また消費の質の高度化を必要とする。グループ C は、イノベーションに向けた研究と開発への投資を必要とする。

＜注＞

1. 各項目のウエイトは表 2 の最後の AHP の列に示した。ウエイトの付け方は，恣意的にウエイトを与えた「階層分析法」（AHP）に従った(詳細は朽木（2011）などを参照)。ここで，「恣意的」に与えたウエイトは，「工業団地，港湾，制度」（輸出加工区グループ）を 1 とした時に，「未熟練労働，熟練労働，病院・学校」（人的要因グループ）のウエイトを 2 と高くし，逆に「道路，電力，通信」（インフラ・グループ）のウエイトを 0.5 と低くする。「工業団地，港湾，制度」の 1 のグループについては，「工業団地，港湾」がないと輸出加工は成り立たないので 1 とした時に「制度」を 0.5 とした。この根拠は以下のとおりである。労働集約型の産業を輸出加工区に建設するによる産業集積をもたらすためには，「工業団地」と「港湾」は不可欠である。

2. World Bank, Poverty and Inequality Database, 2015.

3. World Health Organization, World Health Organization, 2014.

4. World Bank, http://data.worldbank.org//indicator, 2015.

5. World Bank, http://data.worldbank.org//indicator, 2015.

6. Asian Development Bank Institute, Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020, 2010.

7. World Bank, Doing Business 2014 Economy Profile, 2015.

＜参考文献＞

朽木昭文「「アジア成長トライアングル」と産業クラスター：東アジア共同体へ向けて」『東アジアへの視点』、国際東アジア研究センター、2011 年 3 月。

朽木昭文・馬田啓一・石川幸一編著『アジアの開発と地域統合』日本評論社、2015 年。

溝辺哲男・朽木昭文編著『農・食・観光クラスターの展開』農林統計協会、2015 年。

国際協力機構・プライスウォーターハウスクーパーズ『ASEAN2025 に係る情報収集・確認調査ファイナルレポート』国際協力機構、2014 年。

JETRO「広東省の 2014 年 GRP 成長率は 7.8%」『通商弘報』、2015 年 2 月 10 日。

Asian Development Bank, Asian Development Outlook, 2014.

Asian Development Bank Institute, Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020, 2010.

IMF. Gabriel and D. Rosenblatt, 'Middle-Income Traps,' Policy Research Working Paper 6594, World Bank, 2013.

International Monetary Fund, World Economic Outlook Databases, 2014.

United Nations Population Division, Department of Social Affairs, World Population Prospects: the 2012 Revision, 2012.

World Bank, http://data.worldbank.org//indicator, 2015.

World Bank, Poverty and Inequality Database, 2015.

World Bank, Doing Business 2014 Economy Profile, 2015.

World Health Organization, World Health Organization, 2014.

Aiyar S., R. Duval, D. Puy, Y.Wu, and L. Zhang, "Growth Slowdowns and the Middle-Income Trap," IMF Working Paper, WP/13/71. P.12, 2013.

第 3 章　ASEAN を中心とした貿易動向の変化および各国における FTA への対策について

（一財）国際貿易投資研究所　主任研究員
吉岡　武臣

はじめに

ASEAN の貿易額は 2001 年以降、輸出入とも大きく拡大した（図 1)。ASEAN における FTA も 2000 年までは ASEAN 域内の AFTA(ASEAN 自由貿易地域)のみであったが、2001 年以降は 34 件もの FTA が次々と発効した（注 1)。こうした FTA による関税および非関税障壁の撤廃は、ASEAN の貿易拡大の要因の一つとなったと考えられる。

自国において輸出競争力の高い産業・製品にとっては、輸出の拡大は利益の増加というメリットをもたらす。しかし、海外製品と比べて競争力の低い産業・製品にとっては他国からの輸入の増加により国内の市場を失うリスクが増加する。

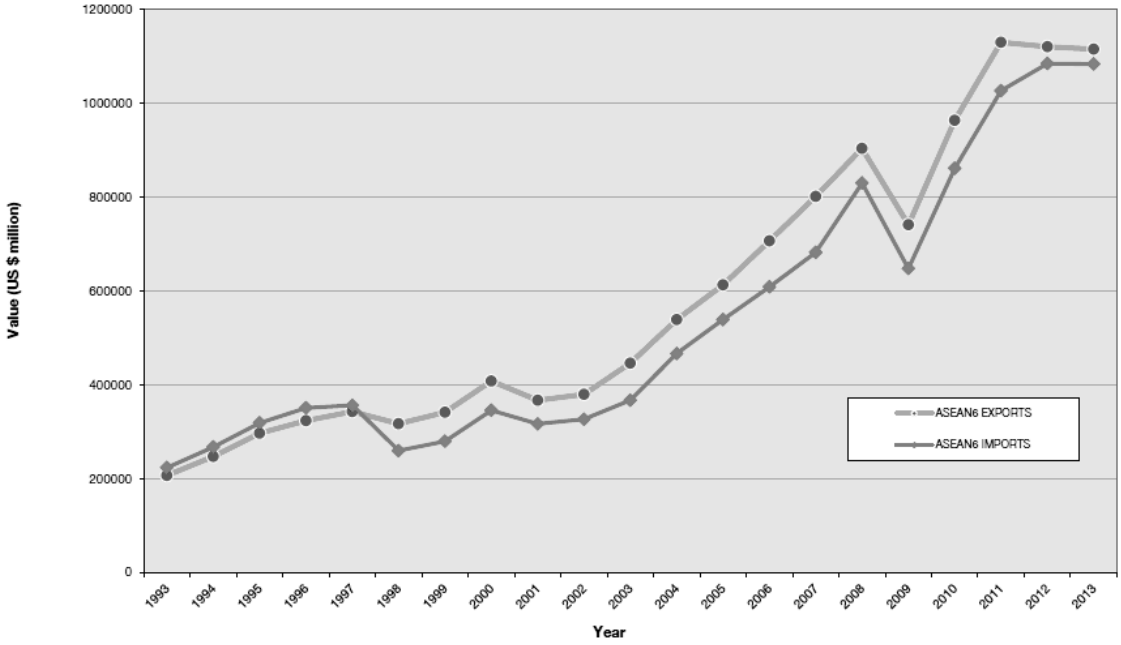
長期的に考えれば、海外製品との競争によって競争力の低い産業から高い産業へと国内の産業構造が変化することは望ましいことである。しかし、FTA によってマイナスの影響を受ける競争力の低い産業については、所得の補償や競争力の向上を促すための支援が求められる。

本稿では ASEAN を中心とした日本および中国との間の貿易に焦点を当て、多くの FTA が締結された 2000 年代以降の輸出入の変化、ならびに FTA による輸入の増加や被害を受ける産業に対して、各国が講じている対策を調査した。

第 1 節　ASEAN、中国、日本の相互貿易の変化

まず、近年の ASEAN、中国、日本における相互の貿易の変化について、貿易総額（輸出＋輸入）ならびに貿易収支額（輸出－輸入）の 2002 年から 2014 年にかけての推移を分析した。なお、ASEAN は貿易統計の入手の関係上、今回はタイ、インドネシア、マレーシア、ベトナムの 4 ヵ国を取り上げた。ベトナムは調査時点で 2014 年の貿易統計が未発表であったため、2013 年の金額を用いて分析を行った。

図 1　ASEAN6 における 1993-2013 年の輸出入額の推移（単位：100 万ドル）



（注）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
（出所）ASEAN Statistical Yearbook 2014, ASEAN Secretariat

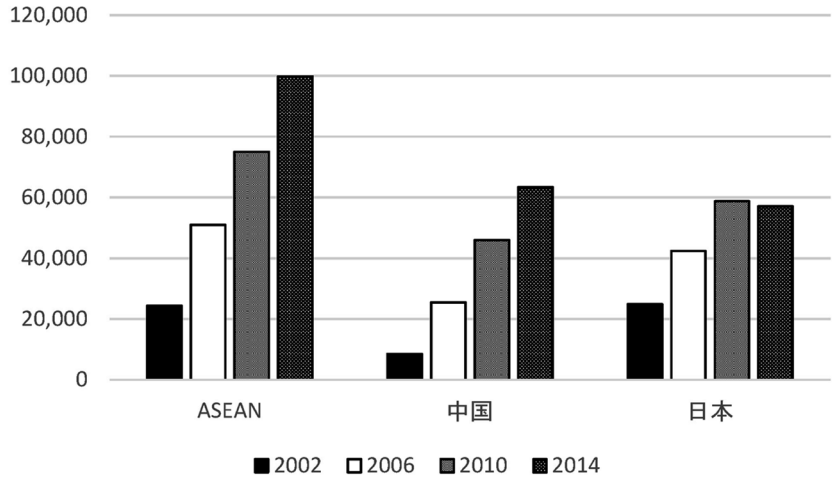
1. 貿易総額

(1)ASEAN4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム）

ASEAN の 4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム）の対中国の貿易額は 4 ヵ国ともに 2002 年以降、拡大が続いている（図 2、図 3、図 4、図 5）。一方、対日本では近年、図 5 のベトナムを除くと貿易額は横ばいか縮小傾向にある。対 ASEAN（自国を除いた 9 ヵ国）の貿易についても順調に増加、ベトナム以外の 3 ヵ国では対中国の貿易額を大幅に上回っており、ASEAN 域内で相互の貿易が拡大していることが分かる。

なお、この 4 ヵ国間の相互の貿易（図 6、図 7、図 8、図 9）では、タイとインドネシアは対マレーシアとの貿易額が最も多く、マレーシアとベトナムは対タイの貿易額が最も多い。

図 2 タイの貿易総額（対 ASEAN、対中国、対日本）（単位：100 万ドル）



（注）ASEAN は自国を除いた 9 ヵ国の合計（図 3、図 4、図 5 も同様）
（出所）Global Trade Atlas より作成　※以下、図 20 まで同様

図 3 インドネシアの貿易総額（対 ASEAN、対中国、対日本）（単位：100 万ドル）

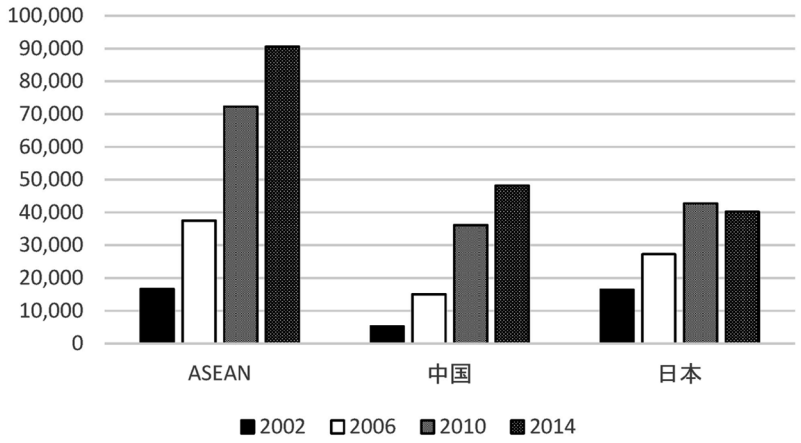


図 4 マレーシアの貿易総額（対 ASEAN、対中国、対日本）（単位：100 万ドル）

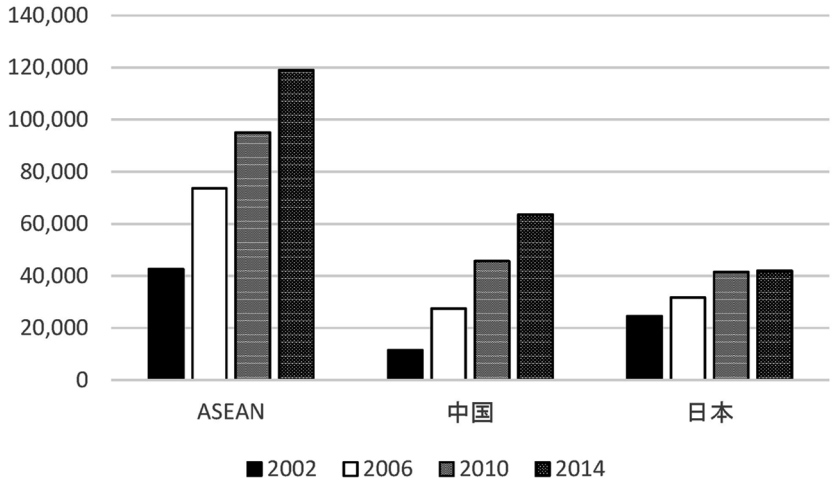


図 5　ベトナムの貿易総額（対 ASEAN、対中国、対日本）（単位：100 万ドル）

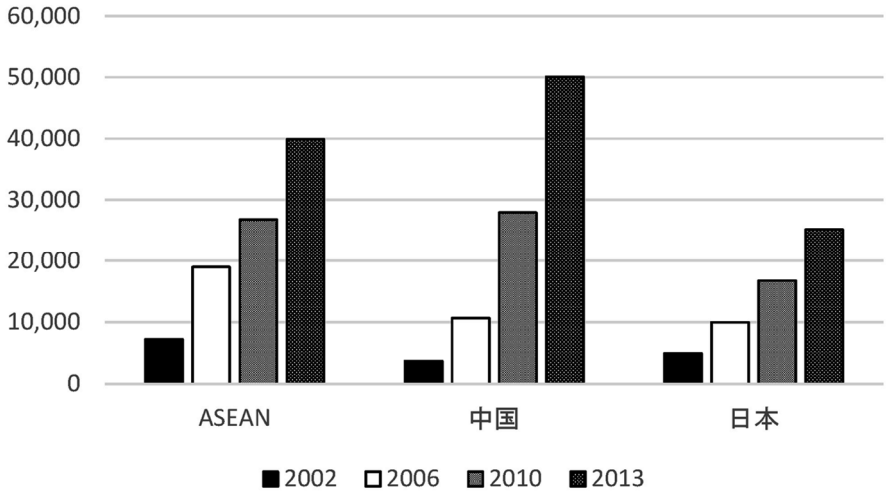


図 6　タイの貿易総額（対インドネシア、対マレーシア、対ベトナム）（単位：100 万ドル）

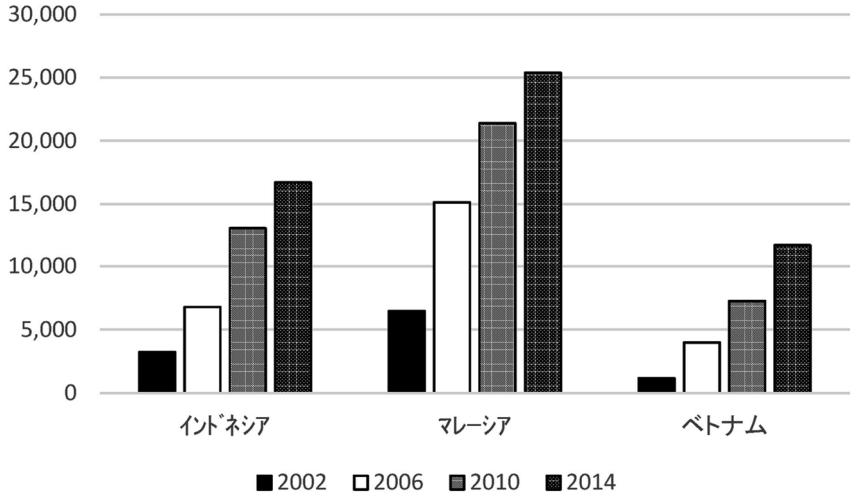


図 7　インドネシアの貿易総額（対マレーシア、対タイ、対ベトナム）（単位：100 万ドル）

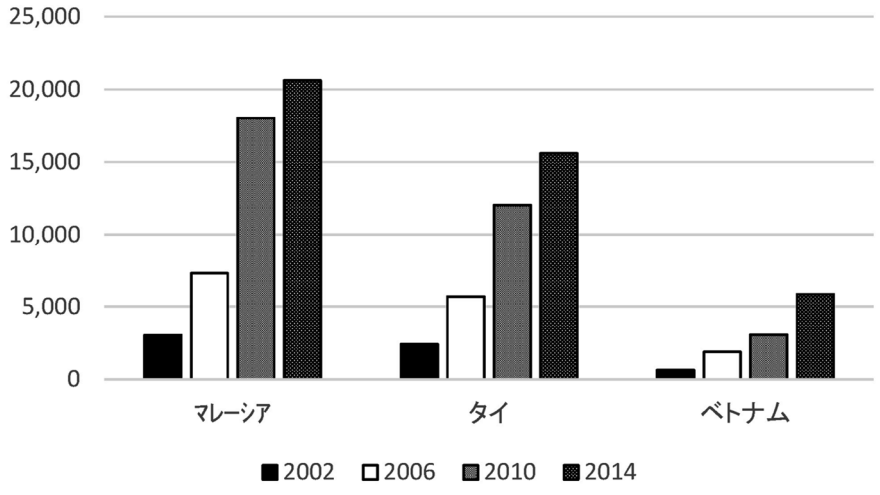


図 8 マレーシアの貿易総額（対インドネシア、対タイ、対ベトナム）（単位：100 万ドル）

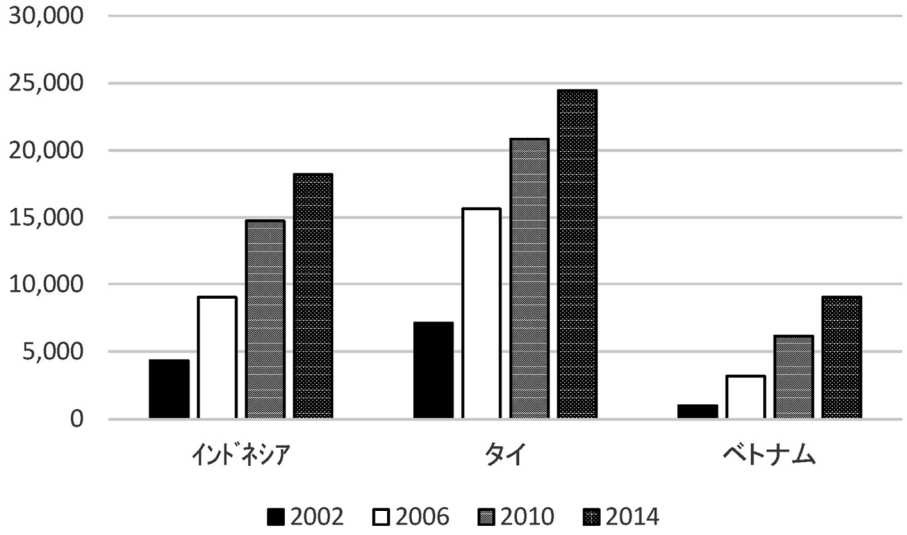
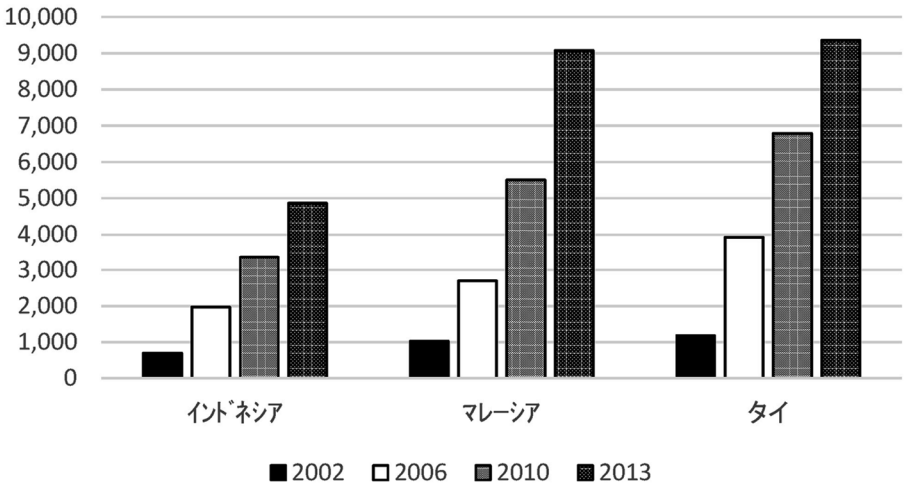


図 9 ベトナムの貿易総額（対インドネシア、対マレーシア、対タイ）（単位：100 万ドル）



(2)中国

中国の対 ASEAN の貿易額は 2002 年以降、拡大が続いている（図 10）。ACFTA（ASEAN 中国 FTA）は 2005 年から本格的に関税の引き下げを開始した（一部の農産品は 2004 年 1 月から引き下げ）が、全体の貿易額の推移を見る限りでは関税引き下げ以前と以降で貿易額の伸びに顕著な差は見られない。

中国の対日本の貿易額は 2010 年までは対 ASEAN を上回っていた。しかし、2010 年以降は日本との貿易の伸びは停滞し、2014 年には対 ASEAN との貿易額が対日本を大きく上回った。なお、中国と日本の間には 2015 年時点で FTA は締結されていないが、一部の

品目については日本が輸入側の場合、MFN（最恵国）税率より関税が低くなる GSP（一般特恵関税制度）の利用が可能である。

次に、中国の対 ASEAN4 ヵ国（マレーシア、ベトナム、インドネシア、タイ）の貿易額（図 11）を見ると、この 4 ヵ国では対マレーシアの貿易額が最も多く、2002 年から 2014 年の間で約 7 倍に増加した。なお、近年では対ベトナムの貿易額が急増しており、2010 年から 2014 年の短期間で 500 億ドル以上の増加となった。

図 10　中国の貿易総額（対 ASEAN、対日本）（単位：100 万ドル）

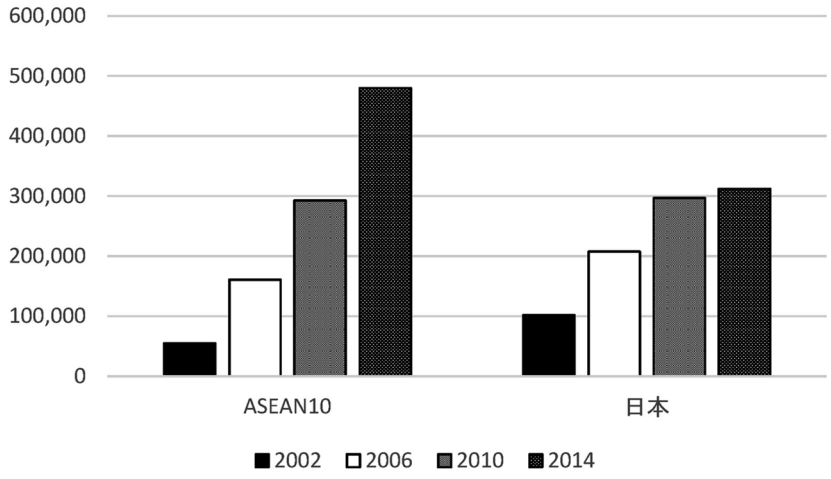
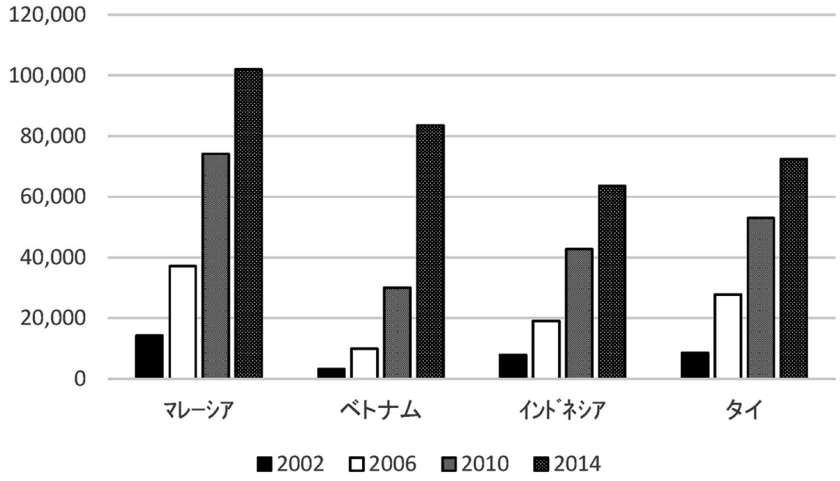


図 11　中国の貿易総額（対 ASEAN4 ヵ国）（単位：100 万ドル）



(3)日本

日本と ASEAN 各国の FTA は、その多くが 2006 年から 2010 年にかけて発効した（注

2)。この 2006 年から 2010 年において、日本の対 ASEAN の貿易額は 1250 億ドルから 1700 億ドルへと増加した（図 12)。しかし、先述の中国-ASEAN 間と同様に、これらの FTA が発効する以前の 2002 年から 2006 年と比べて貿易額の伸びに大きな差は確認できない。なお、2010 年から 2014 年にかけては、日本の対 ASEAN、対中国との貿易額はほとんど増加していない。対タイや対インドネシアでは FTA による関税の削減が進んでいるにもかかわらず貿易額が減少となった（図 13)。他方で対ベトナムについては日本との貿易額は拡大が進んでいる。

図 12 日本の貿易総額（対 ASEAN、対中国）（単位：100 万ドル）

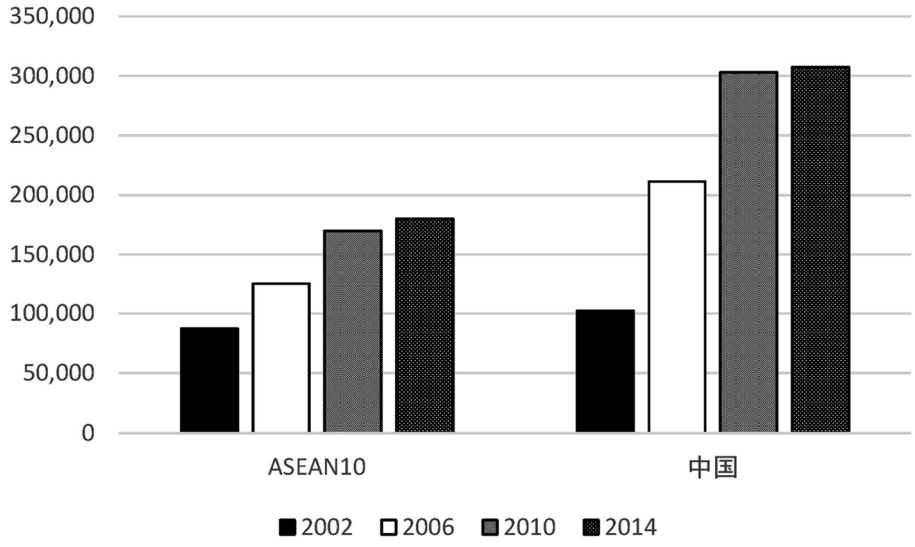
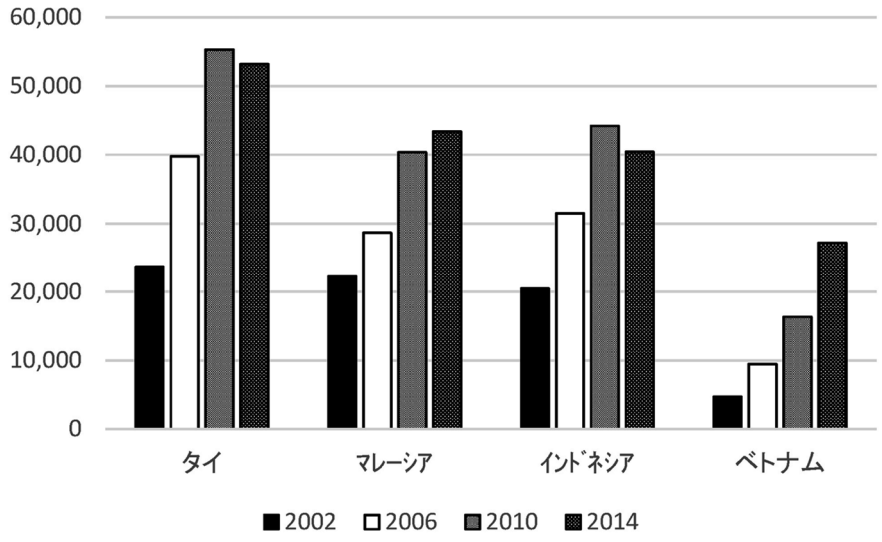


図 13 日本の貿易総額（対 ASEAN4 ヵ国）（単位：100 万ドル）



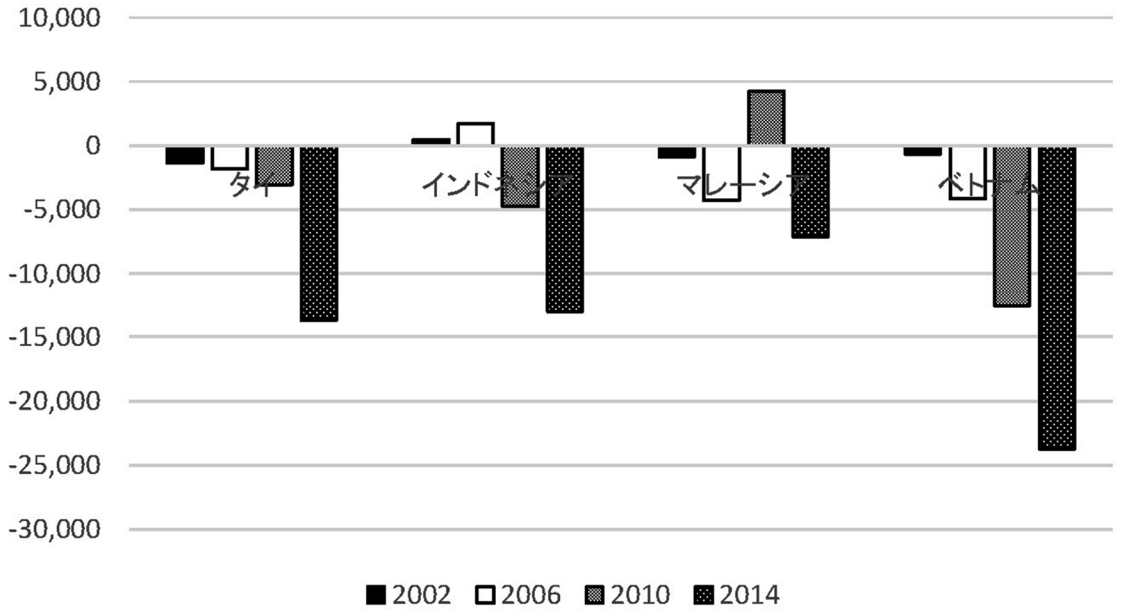
2. 貿易収支額

(1) ASEAN4 ヵ国の貿易収支（対中国、対 ASEAN）

ASEAN4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム）の対中国の貿易収支では、4 ヵ国全てにおいて 2014 年（ベトナムは 2013 年）は中国からの大幅な輸入超となった（図 14）。

図 14 ASEAN4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム）の対中国の貿易収支額

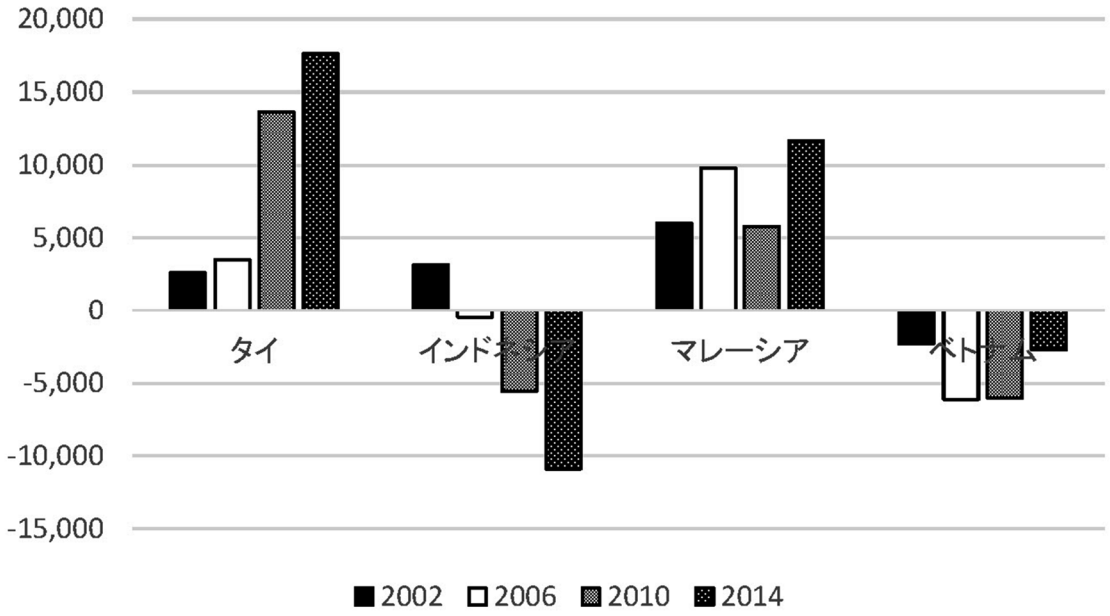
（単位：100 万ドル）



（注）貿易収支額は各国の「輸出額－輸入額」で計算　※以下、図 20 まで同様。
なお、ベトナムは 2014 年の統計が調査時点で未公表のため、2013 年の金額を用いた。

2014 年のタイ、インドネシア、マレーシア、ベトナムの対 ASEAN（自国を除いた 9 ヵ国）の貿易収支は、タイとマレーシアは輸出超、インドネシアとベトナムは輸入超であった（図 15）。特にインドネシアは 2002 年時点では ASEAN に対して輸出超であったが、2006 年から輸入超に転じ、以降は輸入超が拡大している。

図 15　ASEAN4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム）の対 ASEAN の貿易収支額
（単位：100 万ドル）

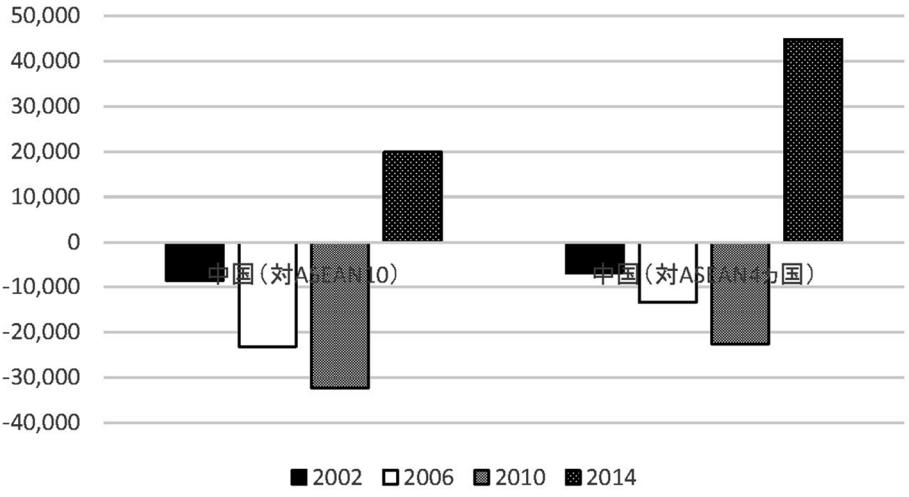


（注）ASEAN は自国を除いた 9 ヵ国の合計

(2)中国の貿易収支（対 ASEAN）

中国から見た対 ASEAN10 ヵ国および 4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム合計）の貿易収支では、2002 年以降、2010 年まで中国側の輸入超の拡大が続いていた。しかし、2014 年には一転して中国側の輸出超となった（図 16）。

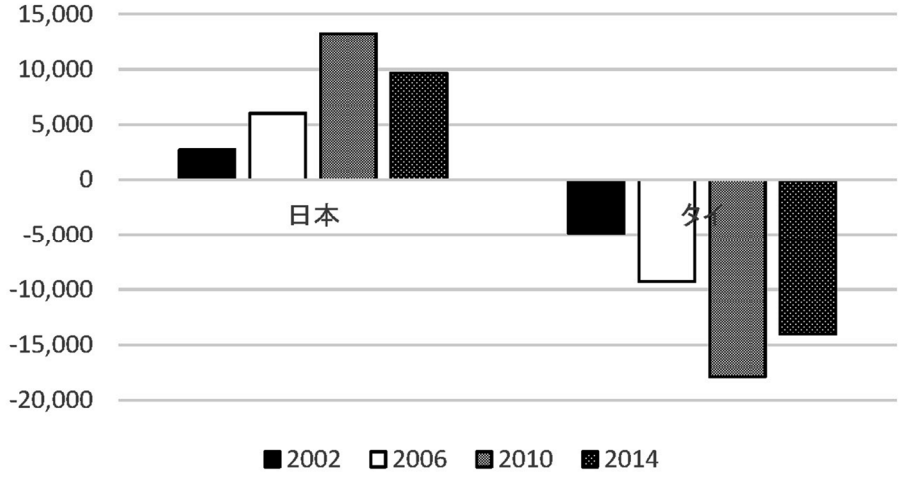
図 16　中国の対 ASEAN の貿易収支額（単位：100 万ドル）



(3)日本の貿易収支（対 ASEAN4 ヵ国）

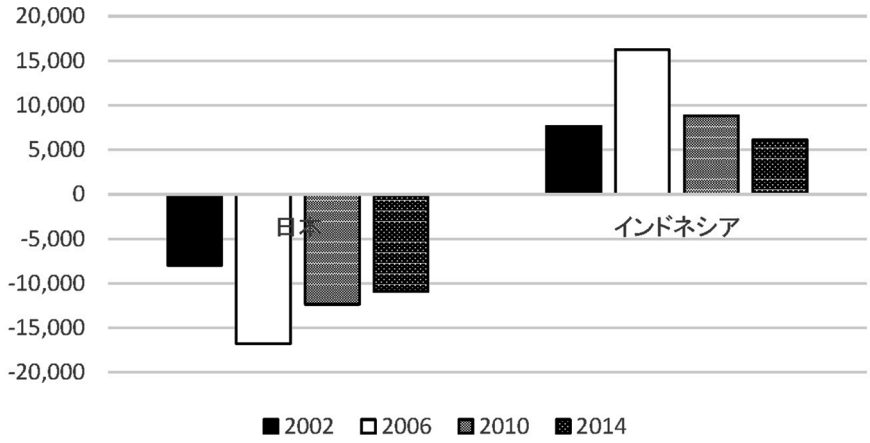
日本と ASEAN4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム）の貿易収支では、タイについては日本の輸出超（タイから見れば輸入超）、インドネシアでは日本の輸入超(インドネシアから見れば輸出超)となっている（図 17、図 18)。ただし、2014 年は日本とタイ、インドネシア間の貿易額の減少に伴い、それぞれの超過額は縮小している。一方でマレーシアおよびベトナムとの間では、2014 年（ベトナムでは 2013 年）は日本側の大幅な輸入超となっている（図 19、図 20)。

図 17 日本ータイ間の貿易収支額(単位:100 万ドル)



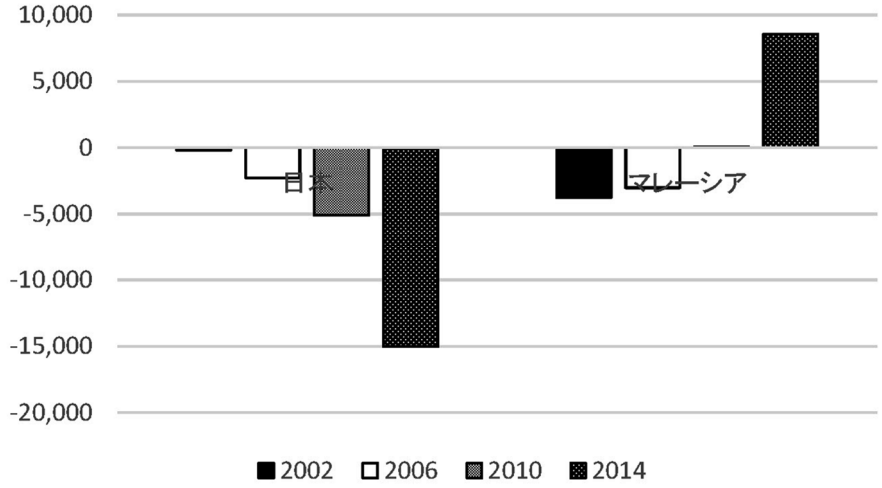
（注）左側は日本から見た対タイの貿易収支額（日本が輸出超の場合はプラス)、右側はタイから見た対日本の貿易収支額（日本が輸出超の場合はマイナス）

図 18 日本ーインドネシア間の貿易収支額(単位:100 万ドル)



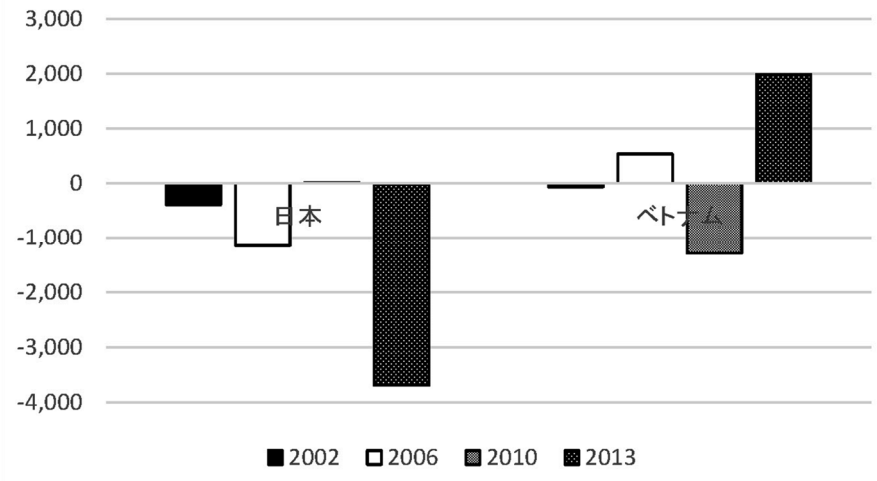
（注）左側は日本から見た対インドネシアの貿易収支額（日本が輸出超の場合はプラス)、右側はインドネシアから見た対日本の貿易収支額（日本が輸出超の場合はマイナス）

図 19　日本－マレーシア間の貿易収支額（単位：100 万ドル）



（注）左側は日本から見た対マレーシアの貿易収支額（日本が輸出超の場合はプラス）、右側はマレーシアから見た対日本の貿易収支額（日本が輸出超の場合はマイナス）

図 20　日本－ベトナム間の貿易収支額（単位：100 万ドル）



（注）左側は日本から見た対ベトナムの貿易収支額（日本が輸出超の場合はプラス）、右側はベトナムから見た対日本の貿易収支額（日本が輸出超の場合はマイナス）

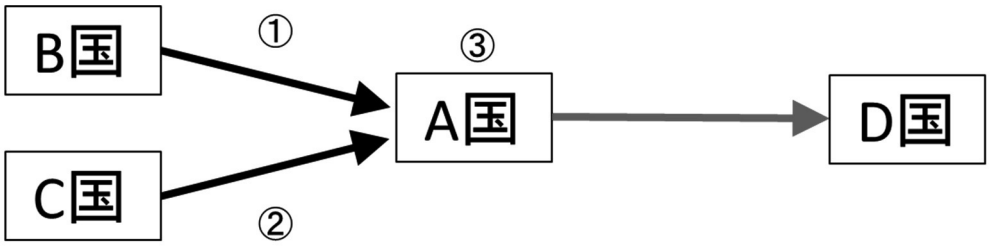
なお、本来は「A 国から B 国への輸出額」と「B 国の A 国からの輸入額」は同じ金額となるはずである。しかし、図 19 の日本とマレーシアの貿易収支のように、2006 年の統計では両方の国がともに輸入超となっているケースがある。こうしたケースの大きな原因として、輸出と輸入統計の集計方法の違いが挙げられる。

3. 輸出統計と輸入統計の違い

輸出統計と輸入統計では、計上の対象となる金額と集計の対象がそれぞれ異なる国が多い。まず、計上の対象となる金額については、輸出統計が主に製品を船に積み込んだ時点での本船渡し価格（FOB 価格）であるのに対し、輸入統計は製品の価格に保険料や運賃等を含んだ CIF 価格で集計されている（注 3)。そのため、CIF 価格は FOB 価格に比べ概ね 10%程度金額が増加する。また、集計の対象については、輸出統計が送り先の「仕向地」で集計されるのに対し、輸入統計ではその産品の「原産地」で集計される。この集計対象の違いにより、第三国経由の貿易で輸出と輸入統計の金額に差異が生じることとなる。

第三国（B 国、C 国）の製品が A 国を経由して D 国へ輸出された場合、A 国における D 国への輸出統計には、A 国で生産された製品以外に B 国や C 国といった第三国で生産された製品も含まれる（輸出金額＝①＋②＋③)。一方、D 国における A 国からの輸入統計では、A 国で生産された製品のみが計上される（輸入金額＝③)。つまり、第三国経由の再輸出（①＋②）が多いほど、A 国の D 国への輸出統計と D 国の A 国からの輸入統計には乖離が生じ、D 国の輸入に比べて A 国の輸出が大きく計上される。

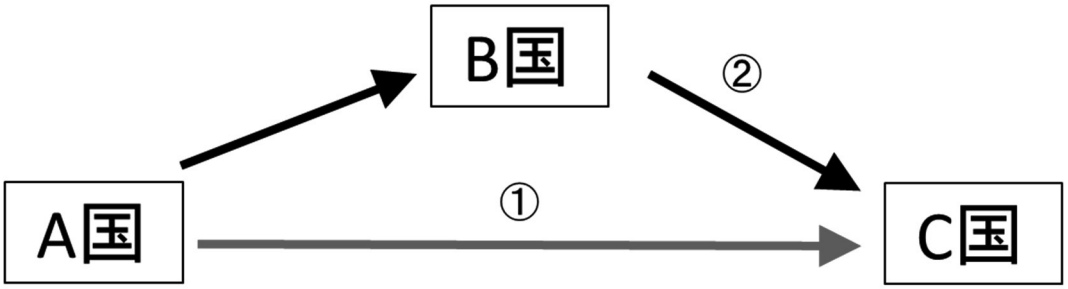
図 21 第三国の製品が A 国を経由して D 国に輸出された場合



（出所）筆者作成

他方、A 国の製品が C 国へ直接輸出されるのに加え、第三国である B 国を経由して輸出された場合、A 国から C 国への輸出統計では、直接 C 国へ輸出されたものだけが輸出額として計上される（輸出金額＝①)。これに対し C 国の A 国からの輸入統計では、A 国から直接輸入したもののほか、B 国を経由して輸入された A 国の製品も A 国の原産品として計上される（輸入金額＝①＋②)。したがって、直送以外に第三国経由の貿易額が多いほど A 国の C 国への輸出統計と C 国の A 国からの輸入統計の差が大きくなる（A 国の輸出に比べ、C 国の輸入が多く計上される)。

図 22　A 国の製品が第三国を経由して C 国に輸出された場合



（出所）筆者作成

このように、香港やシンガポールといった第三国を経由した貿易が多い東アジアでは、輸出と輸入の統計に大きな差が生じやすい。こうした統計の違いを解消する方法の一つとして、自国の輸出の金額を相手国側の輸入の金額に置き換える（輸出入とも原産地ベースで比較する）方法が考えられる。

この「輸入額ベース」による中国の対 ASEAN4 ヵ国（合計）、および ASEAN4 ヵ国（各国）の対中国の貿易収支がそれぞれ図 23、図 24 である。図 23 の収支は「輸出（ASEAN4 ヵ国の中国からの輸入額の合計）」―「輸入（中国の ASEAN4 ヵ国からの輸入額の合計）」、図 24 は「輸出（中国の ASEAN4 ヵ国からの輸入額）」－「輸入（ASEAN4 ヵ国の中国からの輸入額）」で算出した。したがって、図 24 の ASEAN4 ヵ国の収支は合計すると図 23 の中国の収支と必ず均衡する。

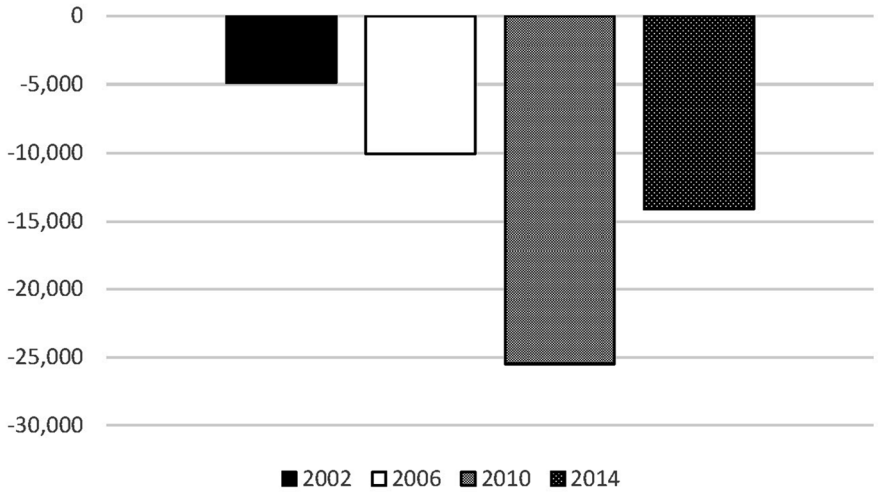
この輸入額ベースによる中国と ASEAN4 ヵ国の貿易収支を、輸出入額で計算した収支と比較すると、輸出入額ベース（図 16）では 2014 年に中国が ASEAN（4 ヵ国の合計）に対して輸出超となっていたのに対し、輸入額ベース（図 23）では 2014 年も対 ASEAN は輸入超であった。

ASEAN4 ヵ国の側から見ると、タイは輸出入額ベース（図 14）では 2002 年以降中国からの輸入超が続いていた。しかし、輸入額ベース（図 24）では 2010 年までタイは中国に対し輸出超が拡大していた。また、インドネシアの対中国の収支では、輸出入額ベース（図 14）では 130 億ドルであった 2014 年の中国に対する輸入超が、輸入額ベース（図 24）では 60 億ドルに減少した。

マレーシアは輸出入額ベースと輸入額ベースの貿易収支に大きな差が生じている。輸出入額ベース（図 14）では 2010 年を除いて中国からの輸入超過であったが、輸入額ベース（図 24）では 2002 年以降マレーシアは中国に対して輸出超が続いている。特に 2010 年

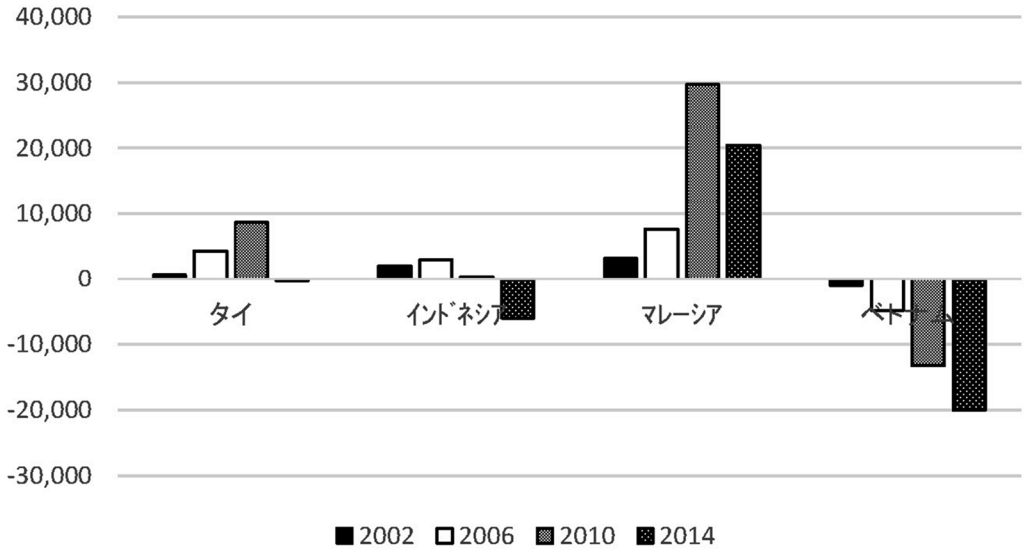
は約 300 億ドル、2014 年は約 200 億ドルと輸出超過額も多い。一方でベトナムは輸出入額ベース（図 14）と輸入額ベース（図 24）において、全般的な傾向に大きな違いは見られなかった。

図 23　中国の対 ASEAN4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム）合計の貿易収支（輸入額ベース）（単位：100 万ドル）



（注）相手国側（この場合は ASEAN4 ヵ国合計）の対中国の輸入額を中国側の輸出額として貿易収支を算出。「輸出額：（ASEAN4 の中国からの輸入額）」－「輸入額：（中国の ASEAN4 からの輸入額）」として算出しているため、中国が輸出超の場合はプラスとなる。なお、ベトナムは 2014 年の統計が調査時点で未公表だったため 2013 年の金額を適用した。
（出所）各国の貿易統計をもとに筆者作成。以降、図 28 まで同様。

図 24　ASEAN4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム）の対中国の貿易収支（輸入額ベース）（単位：100 万ドル）



（注）中国の対 ASEAN4 ヵ国からの輸入額を ASEAN の 4 ヵ国側の輸出額として算出。その他は図 23 と同様。

中国から見た対 ASEAN4 ヵ国（合計）の 2014 年の貿易収支は、輸出入額ベース（図 16）では約 450 億ドルの輸出超、輸入額ベース（図 23）では約 140 億ドルの輸入超と非常に大きな差がある。これは中国と ASEAN4 ヵ国との貿易において、第三国を経由した取引が多かったためと考えられる。中国の貿易統計によれば、中国からマレーシアへの 2014 年の輸出額は 463 億ドルであった。一方、マレーシアの貿易統計ではマレーシアの中国からの輸入額は 353 億ドルで、それぞれの統計の差額である 110 億ドルの大部分は第三国経由（図 21 の①や②、図 22 の②）の取引によるものと見られる。

中国の輸入統計において、2014 年にマレーシアからの輸入額が最も多かった品目は「集積回路（HS8542)」の 250 億ドルで、マレーシアからの輸入額全体の約半分を占めた。これに対しマレーシアの輸出統計（2014 年）では中国向けの集積回路の輸出額は 86 億ドルと双方の金額は大きく異なる。マレーシアの輸出統計によると、集積回路はマレーシアから香港へ 60 億ドル、シンガポールへ 62 億ドル分が輸出されており、これらの国を経由して中国へ再輸出されたと推測される。

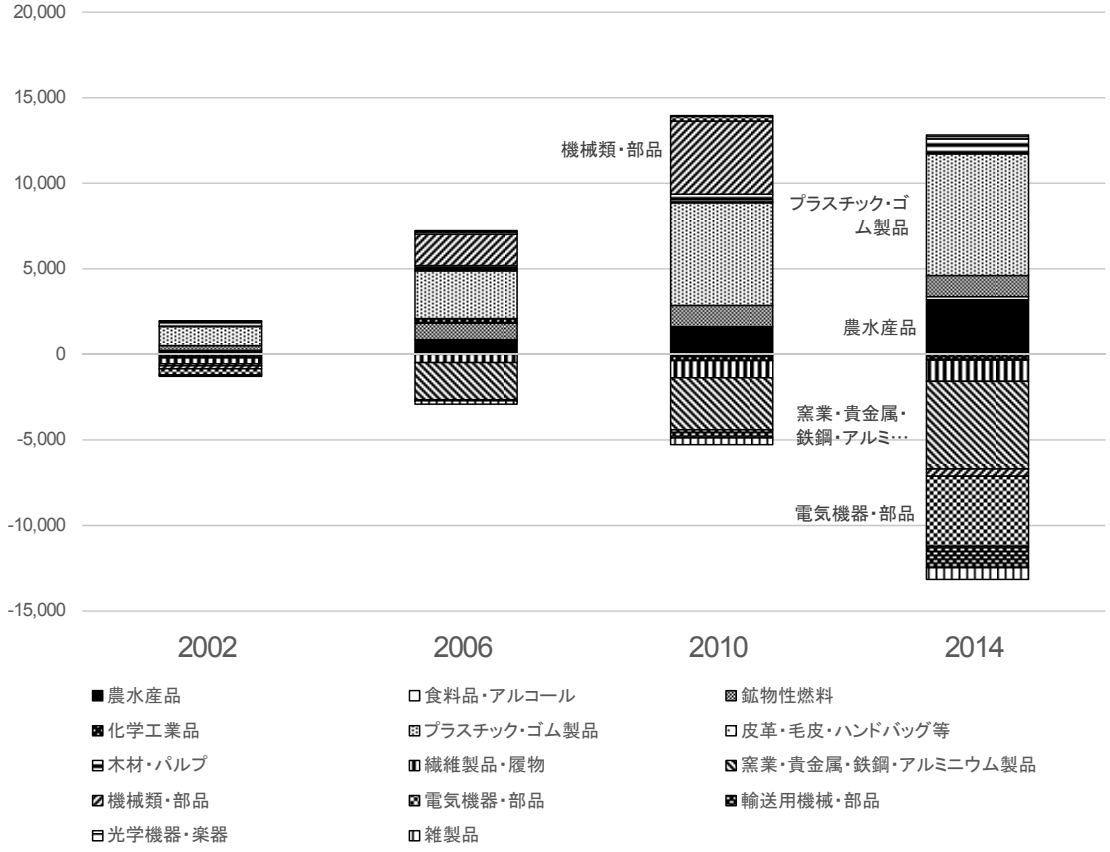
4. ASEAN4 ヵ国から見た対中国の貿易収支

ASEAN4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム）から見た対中国の貿易収支の変化を品目分野別に分析したのが図 25 から図 28 である。輸入額ベースで収支を算出したため第三国経由による統計の差異は生じず、符号を逆転すれば中国から見た対 ASEAN の貿易収支となる。

(1) タイ

タイから見た対中国の貿易収支(図 25)の場合、タイ側の輸出超過の品目分野はプラス、輸入超過の品目分野はマイナスとなる（図 25 以降も同様)。タイ側で輸出超過となっている主な品目分野は「プラスチック・ゴム製品」および「農水産品」であり、貿易の拡大に伴って輸出超の金額も拡大した。一方、中国からの輸入超過の品目分野では「窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品」が多くを占め、こちらも輸入超が拡大している。なお、「電気機器・部品」は 2010 年ではタイの輸出超（3 億ドル）であったが、2014 年には中国からの大幅な輸入超（マイナス 41 億ドル）となった。図 24 で 2014 年のタイの対中国の貿易収支がわずかに輸入超となったのは、この「電気機器・部品」に加え、2010 年では 40 億ドルの輸出超であった「機械類・部品」が輸入超（マイナス 4 億ドル）へと転じたことが大きな要因である。

図 25 タイの対中国の品目分野別貿易収支の推移(輸入額ベース)(単位:100 万ドル)

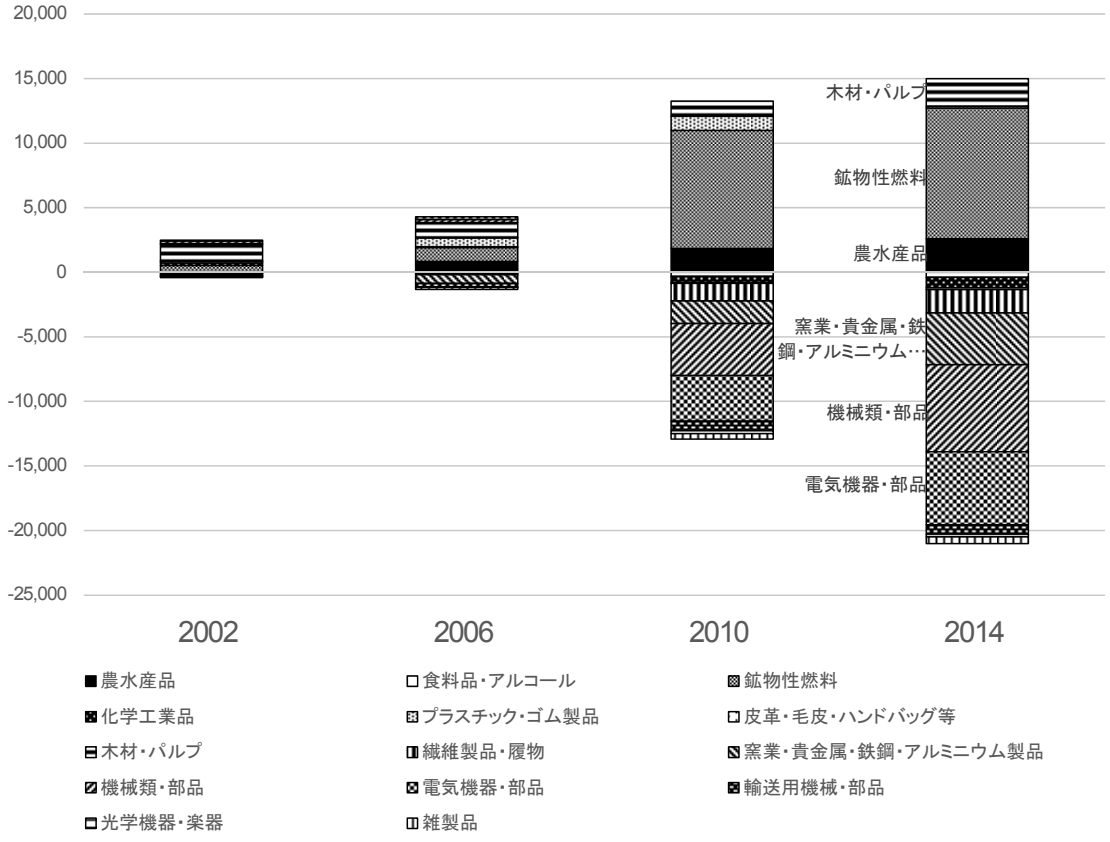


（注）輸入額ベースでの貿易収支額の算出は図 23 の注を参照。以下、図 28 まで同様。

(2) インドネシア

インドネシアの対中国の輸出超は、「鉱物性燃料」が 2014 年で 101 億ドルと多くを占める（図 26）。特に 2010 年以降、インドネシアの輸出超に占める「鉱物性燃料」の割合は約 7 割となっている。中国からの輸入超の主な品目分野は「窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品」「機械類・部品」「電気機器・部品」で、それぞれ輸入超の拡大が続く。この「機械類・部品」と「電気機器・部品」については 2006 年までインドネシアが中国に対して輸出超であったが、2010 年以降に中国からの輸入が急速に拡大した。タイと同様、電気機器や機械類といった品目分野で中国製品が急速に ASEAN 市場へ流入したことが分かる。

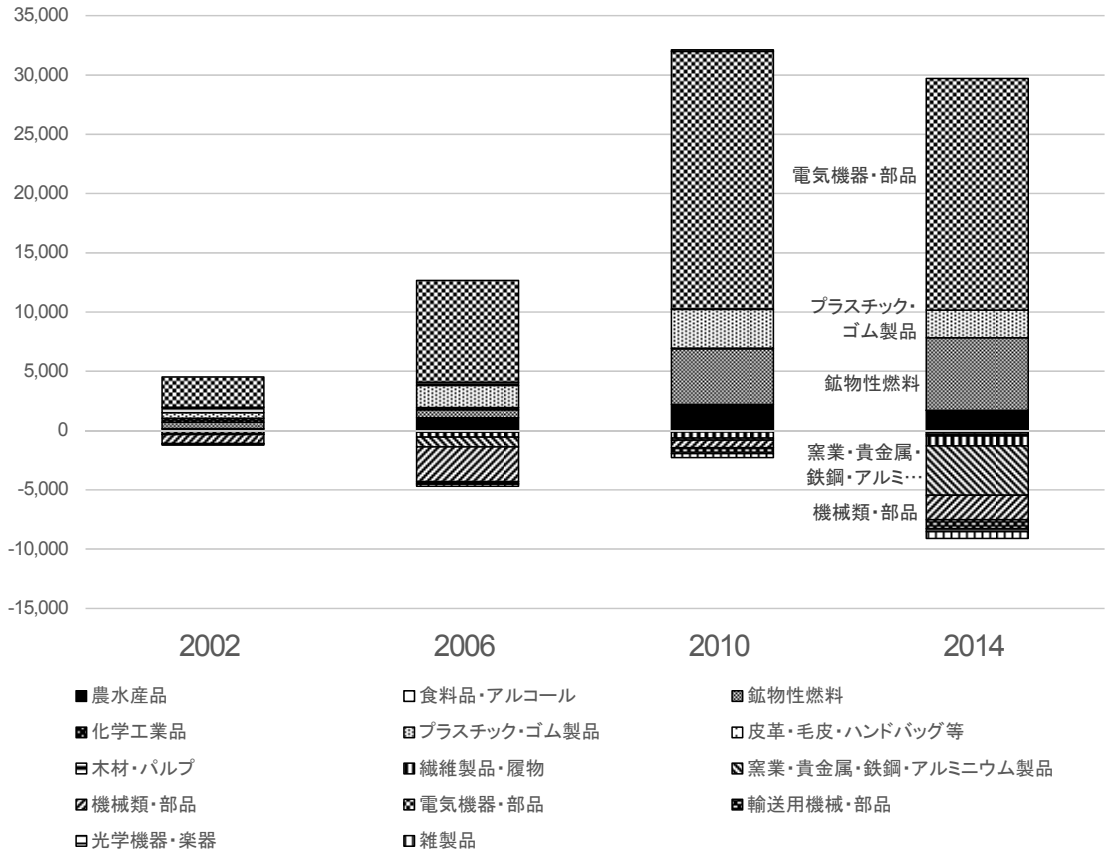
図 26　インドネシアの対中国の品目分野別貿易収支の推移（輸入額ベース）（単位：100 万ドル）



(3) マレーシア

マレーシアの対中国の貿易収支は、図 24 で確認したようにマレーシアの大幅な輸出超となっている。前述のようにマレーシアから中国へは集積回路が多く輸出されており、「電気機器・部品」の大幅な輸出超に繋がっている（図 27）。これに対して、輸入超の品目分野では「窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品」が 2014 年に中国からの輸入が大幅に拡大した。「機械類・部品」については 2002 年以降中国からの輸入超が続くが、超過額はあまり拡大していない。

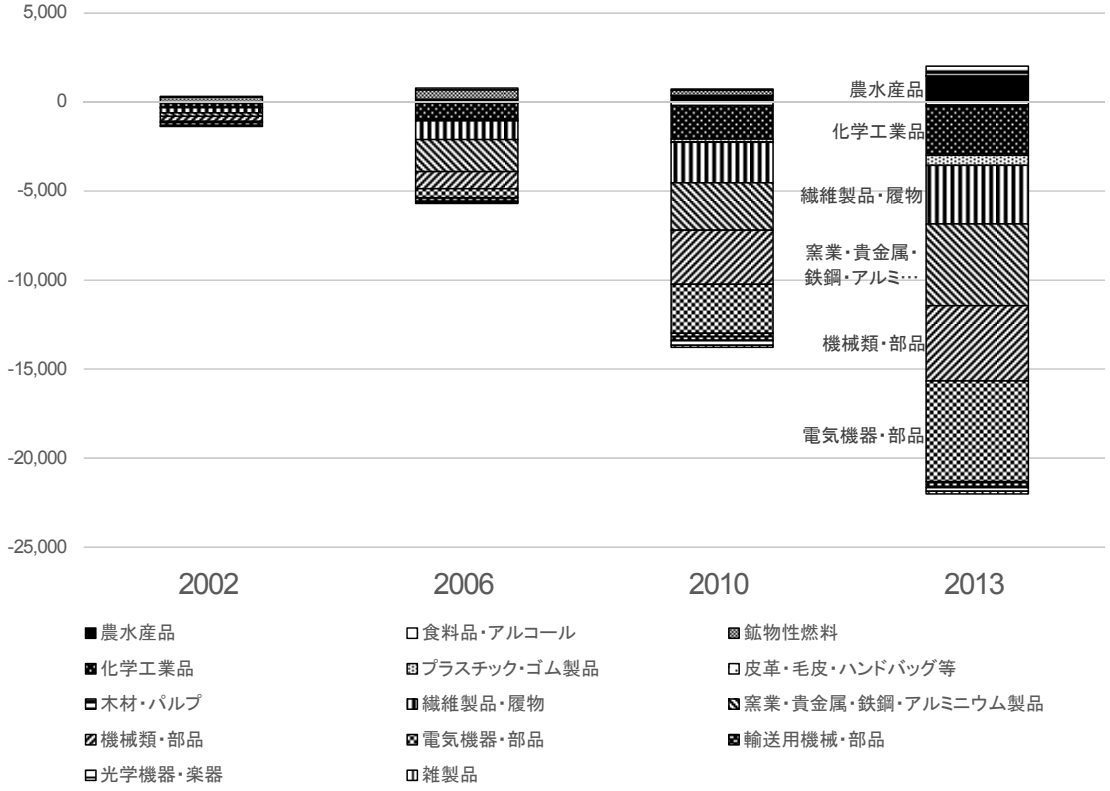
図 27 マレーシアの対中国の品目分野別貿易収支の推移（輸入額ベース）（単位：100 万ドル）



(4) ベトナム

ベトナムの対中国の輸出超の大部分は「農水産品」が占める。しかし、輸出の超過額は約 15 億ドル（2013 年）と比較的少ない。他方、中国からの輸入超は「電気機器・部品」や「機械類・部品」など多くの品目分野にわたり、年々その額も拡大傾向にある。その結果、2013 年のベトナムの対中国の貿易収支はマイナス 200 億ドルに達した。

図 28 ベトナムの対中国の品目分野別貿易収支の推移（輸入額ベース）（単位：100 万ドル）



以上のように、ASEAN の 4 ヵ国（タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム）から見た対中国の品目分野別の貿易収支では、ASEAN の各国が中国に対して輸出超となっているのは主に「農水産品」や「鉱物性燃料」といった一次産品が中心であった。さらに、両国間の貿易が年々拡大するのに伴い、輸出超過額が大きい品目分野はさらに輸出超過額が増え、逆に輸入が超過している品目分野は輸入超価額が拡大していく傾向が見られる。

こうした輸出超、輸入超の拡大にどの程度 FTA による関税の削減が寄与したかについて、日本とタイ、マレーシア、インドネシア間の貿易について行われた調査（注 4）では、FTA による貿易の拡大効果は全体では統計的に有意な形では認められなかった。ただし、

この調査では輸出における輸送用機器・部品や輸入における食品・繊維などでは、FTA によって生じる関税差（MFN 税率と FTA 税率の差）が貿易の拡大に対して正の効果があることが確認されている。

関税の自由化による貿易の拡大に伴って輸入品が国内へ大量に流入すれば、競争力の低い産業は多大な被害を受ける。自国の経済の安定を図る上で、各国はこうした輸入の急増や競争力の低い産業に対して適切な対策を行う必要がある。

第 2 節　海外からの輸入の増加に対する各国の対策

海外からの輸入の急増、および不当な価格での輸入品の流入に対しては、一般的に①アンチダンピング措置、②セーフガード、③相殺関税、といった貿易救済措置がある。これらは関税を賦課することで、海外からの輸入に障壁を設ける措置である。

1. アンチダンピング措置

アンチダンピング措置は GATT 第 6 条、WTO のアンチダンピング協定で認められた貿易救済措置の一つである。輸出国の国内価格より低い価格で輸出（ダンピング輸出）されたことにより、輸入国の国内産業に被害を与えたと認められた場合、ダンピング価格を正常な価格に是正する目的で価格差の相当額以下で関税を賦課することが出来る。

日本では 2015 年 4 月から 2020 年 4 月まで、中国からのトルエンジイソシアナート（HS コード 2929.10。主にポリウレタンの原料として用いられる）の輸入に関し、69.4%のアンチダンピング税を賦課している。

また、FTA においてはアンチダンピング措置に WTO が規定する以上の内容（WTO プラス）が定められている事例もあり、アンチダンピング措置の発動の権利を放棄するといった FTA（カナダ－チリ FTA など）なども存在する（注 5）。

ただし、アンチダンピング税の賦課は第三国からの輸入の増加（輸入転換効果）を促し、目的である国内産業の保護に繋がっていないという研究結果もある（注 6）。

2. セーフガード

セーフガードはアンチダンピングと同様、GATT 第 19 条および WTO のセーフガード協定において認められている。特定品目の輸入の急増が国内産業に重大な損害を与えていることが認められ、かつ、国民経済上緊急の必要性が認められる場合、関税の賦課または

数量の制限によって損害の回避を図る。セーフガードにはこの「一般セーフガード」のほか、ウルグアイラウンド合意で関税化された農産品を対象とした「特別セーフガード」があり、それぞれ発動手続きや期間が異なる。

セーフガードはアンチダンピングとは異なり相手国を選べず、発動の要件もより厳しい。日本では 2001 年にねぎ、生椎茸、畳表の 3 品目について関税割当枠を設定、枠外の輸入については現行税率にさらに 100～200%相当の関税を課した。

FTA におけるセーフガードは、協定による関税の撤廃が輸入の増加をもたらし、国内の産業に重大な損害を与えた、またはその恐れがある場合、緊急措置として関税譲許の約束を一時的に撤回することが出来る。なお、FTA のセーフガードは各 FTA によって詳細に違いがある（表 1)。

表 1 日本の FTA(EPA)におけるセーフガード制度の違い(一部)

	日タイ EPA	日インドネシア EPA	日マレーシア EPA
発動期間	原則 3 年以内、例外的に最長 5 年まで可能	原則 4 年以内、例外的に最長 5 年まで可能	原則 4 年以内、例外的に最長 5 年まで可能
対抗措置の禁止期間（モラトリアム）	セーフガード措置が、輸入の絶対的増加の結果としてとられたものであって、当該措置が協定に適合している場合には、発動後 2 年が経過するまでは対抗措置を取ることができない。	規定なし	セーフガード措置が輸入の絶対量の増加の結果としてとられたものであって、当該措置が協定に適合している場合には、発動後 18 ヶ月が経過するまでは対抗措置を取ることができない。
その他	見直し：協定発効後 15 年を経過した後、必要に応じ行う	見直し：協定発効後 5 年を経過した後、又は双方が合意する場合に必要に応じ行う	見直し：協定発効後 10 年を経過した後、必要に応じ行う
	関税割当枠内への発動：禁止規定なし（関税割当の対象品目はあり）	関税割当枠内への発動：禁止	関税割当枠内への発動：禁止

（出所）日本税関「経済連携協定に基づくセーフガード制度の比較」より抜粋

3. 相殺関税

政府の補助金を受けて生産等がされた品目の輸出によって、輸入国の国内産業が損害を被った場合、この補助金の効果を相殺する目的で相殺関税が賦課される。相殺関税は GATT

第 6 条、第 19 条に基本原則が規定され、補助金一般に関する実施規定は WTO の補助金協定がある。

日本では韓国ハイニックス社（アジア通貨危機により経営危機に陥り、韓国政府・民間金融機関から支援を受けた）の DRAM に対し 2004 年に調査を開始、2006 年から 27.2%の相殺関税を課した。その後の再調査の結果、2008 年 9 月に関税率を 9.1%に引き下げ、2009 年 4 月には相殺関税を廃止した。

なお、TPP では第 6 章の「貿易上の救済」でセーフガード、アンチダンピング、相殺関税について規定されている。TPP 発効から 3 年（関税の撤廃がより長い期間で行われる場合は、当該産品の段階的な関税撤廃の期間）の間、TPP による関税の引き下げが輸入の急増をもたらし、国内産業に重大な損害を与えた場合、「経過的セーフガード措置」として関税譲許の停止、あるいは一定の水準まで関税を引き上げることが出来る。ただし、経過的セーフガード措置の期間は原則として 2 年を限度（所定の手続きを行った場合、1 年だけ延長が可能）とし、同一の産品については 2 回以上経過的セーフガード措置をとることは出来ない。アンチダンピングおよび相殺関税については、上記の WTO 協定における権利・義務を確認するとともに、義務規定ではない形で具体的な調査の手続きを規定している（注 7）。

アンチダンピングやセーフガード、相殺関税は、輸入品に対して通常よりも高い関税を賦課することによって国内の産業を一時的に保護する措置である。その一方、FTA による関税の引き下げによってマイナスの影響を受ける産業に対しては、政府は経済的な損失への補償のほか、付加価値や生産性の向上によって競争力を高める対策を実施している。

4. 関税撤廃への各国の対策（日本、韓国、タイ）

FTA による関税の撤廃に対し、日本および韓国、タイの 3 ヵ国では過去に以下のような対策が講じられてきた。

(1)日本

日本では 1993 年のウルグアイラウンドにおける農業合意に伴い、農業対策費として計 6 兆円の事業費が盛り込まれた。①農業構造・農業経営、②農業生産、③農山村地域、の 3

つが対策目標として掲げられたが、各事業は既存事業の拡充や組み換えも多く、「ウルグアイラウンド対策」として明確な対策が講じられたわけでは無かった（注 8)。

⑵韓国

韓国では 2007 年の韓米 FTA の妥結を受け、農業部門への対策として 2008 年から 2017 年にかけ 20.4 兆ウォンの投融資計画が策定された。この投融資計画では、①品目別の競争力の向上（畜産分野、園芸分野、食糧分野)、②農業の体質改善、③短期的輸入被害の補填（補填の直接支払、廃業支援）の 3 分野 61 事業に資金が分配された。

品目別の競争力の向上では、園芸分野は生産施設の近代化、品質向上・ブランド化、畜産分野は老朽化した畜産施設の近代化支援、牛肉のトレーサビリティの強化、穀物分野では高冷地ジャガイモの流通改善・ブランド化といった支援が行われた。特に米国との FTA によって被害が予想される畜産分野に重点が置かれた（注 9)。

被害補填の直接支払制度では、FTA 発効後の一定期間において、FTA の影響によって現行価格が基準値を下回った場合、下落した一定部分について補填が行われる。この制度は韓国で初めて発効した韓チリ FTA のときから設けられていたが、実際に補填の条件を満たしたのは 2012 年の韓牛と韓牛子牛のケースが初めてであった。廃業支援は、FTA の履行により農業継続が困難な農家に廃業資金を支給する。支援金は純収益額の 3 年分である。2013 年末の韓牛に対する廃業支援では 14875 戸の支援農家に対して推定 2111 億ウォンが支払われた（注 10)。

この「20.4 兆ウォン計画」の投融資額の内訳は、7 兆ウォンは 2003 年に策定された「119.3 兆ウォン計画」(2004-17 年）から、3.1 兆ウォンは他事業からの振替分、2 兆ウォンが新規増額分、8.3 兆ウォンは 2014 年から 2017 年の計画分となっている。さらに、この「20.4 兆ウォン計画」発表時に「119.3 兆ウォン計画」は 3.9 兆ウォンが増額されて 123.2 兆ウォンに規模が拡大している。なお、「20.4 兆ウォン計画」のうち、4.1 兆ウォンは韓チリ FTA を契機に設置された FTA 履行支援基金が財源となっている。

その後、2010 年には韓 EU の FTA 締結に伴い 2 兆ウォン（2011~20 年）の補完対策が策定、「20.4 兆ウォン計画」も 2011 年および 2012 年に次々と増額され、総額は 24.1 兆ウォンに拡大した。

農業部門以外への対策では、米国の TAA（Trade Adjustment Assistance）制度にあたる国内支援制度として「貿易支援調整制度」がある。FTA の締結により輸入が増加し、被

害が発生した企業や労働者に対する支援を目的としているが、米国のように失業した労働者に対する雇用支援が中心ではなく、産業の構造調整や産業競争力の強化といった包括的な支援に重点が置かれている。支援対象は製造業およびサービス業（一部の業種を除く）であり、支援業務は中小企業振興財団の傘下にある貿易調整支援センターが担当する。なお、FTA と企業の受けた被害の因果関係の調査は貿易委員会が行う。

貿易調整支援の主な内容は、FTA による輸入増加で深刻な被害を受けた企業に対する融資または相談支援である。融資支援は、施設資金（融資期間 8 年以内。限度は 1 社当たり年間 45 億ウォン）と運転資金（融資期間 5 年以内。限度は 5 億ウォン）の貸出が行われる。相談支援は経営及びコンサルティングの提供として、1 社当たり 4000 万ウォン以内（総費用の 80%）の費用援助が行われる（注 11)。

(3)タイ

タイでは農業・協同組合省（Ministry of Agriculture and Cooperatives)、商務省（Ministry of Commerce）のそれぞれに FTA 基金（FTA Fund）が設置されている。

農業省・協同組合省では「The agricultural production restructuring fund（農業生産構造改革基金)」が 2004 年から開始され（注 12)、2006 年から 2009 年の間に 5.4 億バーツを拠出した。FTA による貿易の自由化で被害を受けた農家に対し、技術面や教育面でのサポートを通じて生産性および質の向上、付加価値の上昇を目的としている。この基金により、コーヒーや茶、パームオイル、にんにく、肉牛・乳牛などの生産者に対して支援が実施された。

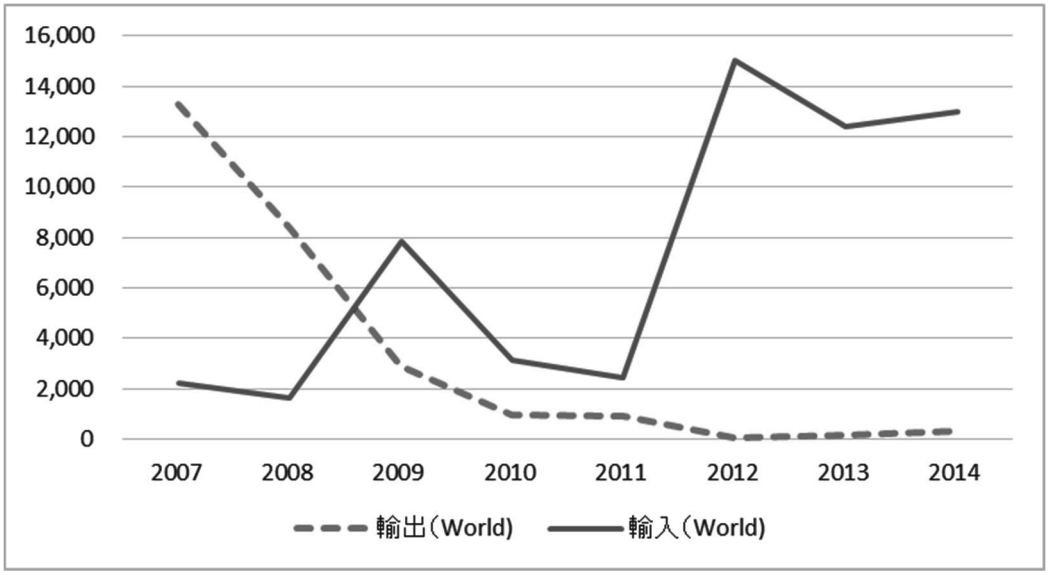
商務省では「Fund for the adjustment of the production and service sectors affected by trade liberalization（貿易自由化で被害を被った製造・サービス分野に対する調整基金)」として 2007 年から 2010 年で 2.8 億バーツが拠出された。FTA による貿易自由化で影響を受ける農産品加工、工業製品、サービス業を対象とし、①研究開発、②専門家の派遣、③教育訓練、④マーケティング、⑤競争力強化への技術支援、といった 5 つの支援内容がある。支援が行われた主な対象は、淡水魚・ライチ・タンジェリン（みかんの一種）などの農林水産品、家電・革製品・医薬品などの工業製品、フードサービス・旅行・輸送といったサービスである。

例えば、家電製品では①家電の市場や関連する認証の調査、②メーカーに対して製品の認証への対応をサポート、③消費者へは認証を受けた商品を購入するよう広報を実施した。

他にも、タンジェリンの農家への支援では、無農薬栽培への指導や QR コードを利用したトレーサビリティ及びモニタリングのシステムが開発された。

しかし、こうした基金による支援は、必ずしも輸出競争力の回復には繋がらない。タイのタンジェリン（HS0805.20.00001）の輸出入量の推移（図 29）を見ると、輸出は 2007 年以降急速に減少し、その後も回復していない。一方、輸入は 2011 年を境に急激に輸入量が増加したが、この大半は中国からの輸入である。

図 29 タイのタンジェリン（HS0805.20.00001）の輸出入の推移（対世界、単位：トン）



（出所）Global Trade Atlas より作成

第 3 節 まとめ

21 世紀に入り、日本、中国、ASEAN 間における相互の貿易は、（近年は日本と中国・ASEAN の間で若干の停滞があるものの）大幅に拡大した。FTA による関税の削減はこうした貿易の拡大の要因の一つであると考えられる。

しかし、本稿の ASEAN4 ヵ国と中国の品目分野別貿易収支（図 25~図 28）で確認したように、相手国に比べ競争力の低い品目分野は貿易の拡大によって一段と輸入が増え、国内の産業に大きな影響を及ぼす恐れがある。

このような海外からの輸入増に対しては、アンチダンピングやセーフガード、相殺関税による関税の賦課によって短期的に輸入を制限することは可能である。しかし、同時に国内における競争力強化のための支援や被害補填といった対策も行う必要がある。

2015 年 10 月の TPP の大筋合意を受け、日本も今後は農業分野への本格的な対策が行

われると考えられる。ウルグアイラウンドにおける農業合意への対策では、その効果に対し疑問の声が多かったこともあり、TPP への対策は実効性のある内容が求められる。

政府が 2015 年 11 月に発表した「TPP 関連対策大綱」では、農業に対し「攻めの農林水産業への転換」として“平成 32 年の農林水産物・食品の輸出額 1 兆円目標の前倒し達成を目指す”ことを目標に掲げた。TPP によって輸出先国の関税が撤廃される中、日本の高品質な農林水産物の輸出拡大を図ることは大きな意義がある。他方、TPP で初めて関税が撤廃された農水産品も数多い。輸入の増加に対する被害補填と同時に、競争力のある産品の輸出促進や、輸入物と競合の少ない産品への生産転換など、政策による十分な支援が望まれる。

注

1. 「世界と日本の FTA 一覧（2015 年 11 月）」（日本貿易振興機構）から ASEAN10 各国における発効済みの自由貿易協定（多国間、二国間）の合計

2. 本稿の ASEAN4 ヵ国では以下の FTA が発効した。日 ASEAN 包括的経済連携（AJCEP）：2008 年 12 月から順次発効。日タイ経済連携協定（JTEPA）：2007 年 11 月発効。日インドネシア経済連携協定（JIEPA）： 2008 年 7 月発効。日マレーシア経済連携協定（JMEPA）：2006 年 7 月発効。日ベトナム経済連携協定（JVEPA）：2009 年 10 月発効。

3. 一部の国では、米国のように輸出は FAS（船側渡し）価格、輸入は CustomsValue（関税評価額。運賃や保険料を含まない）価格で貿易統計を発表している国もある。

4. 安藤光代、浦田秀次郎「日本の自由貿易協定による貿易への影響：マレーシア、タイ、インドネシアのケース」、経済産業研究所、2015 年

5. 「自由貿易協定におけるアンチダンピング調査手続き及び措置に係る WTO プラス規定に関する調査報告書」ホワイト＆ケース外国法事務弁護士事務所、2012 年

6. 宋俊憲「アンチ・ダンピング政策の貿易効果－日本のポリエステル短繊維及び電解二酸化マンガンの事例－」、青山学院大学 WTO 研究センター、2014 年

7. 「環太平洋パートナーシップ協定（TPP 協定）の概要」、内閣官房 TPP 政府対策本部、2015 年

8. 「ウルグアイラウンドと農業政策～過去の経験から学ぶ～」、東京財団、2014 年

9. 「韓国の農業保護政策と食料供給政策」海外農業情報調査分析（アジア）報告書、農林水産省大臣官房国際部国際政策課、2011 年

10. 樋口倫生「韓国の農林水産予算と基金－貿易自由化への対応－」平成 25 年度 カントリーレポート：アメリカ，韓国，ベトナム，アフリカ（2014.3）、農林水産政策研究所、2014 年

11. 宋俊憲「韓国の貿易調整支援制度」青山学院大学 WTO 研究センター、2014 年

12. FTA 基金の設立の経緯は今回の調査では確認できなかったが、ACFTA のアーリーハーベストによる特定農産品の関税の早期引き下げが 2003 年 10 月に実施、タイと豪州間の FTA（TAFTA）が 2004 年 7 月に署名されており（発効は 2005 年 1 月）、これらの FTA への対策が念頭にあったと考えられる。

参考文献

安藤光代、浦田秀次郎「日本の自由貿易協定による貿易への影響：マレーシア、タイ、インドネシアのケース」、経済産業研究所、2015 年

宋俊憲「アンチ・ダンピング政策の貿易効果－日本のポリエステル短繊維及び電解二酸化マンガンの事例－」、青山学院大学 WTO 研究センター、2014 年

宋俊憲「韓国の貿易調整支援制度」青山学院大学 WTO 研究センター、2014 年

樋口倫生「韓国の農林水産予算と基金－貿易自由化への対応－」平成 25 年度 カントリーレポート：アメリカ，韓国，ベトナム，アフリカ（2014.3)、農林水産政策研究所、2014 年

ASEAN Statistical Yearbook 2014, ASEAN Secretariat

「ウルグアイラウンドと農業政策～過去の経験から学ぶ～」、東京財団、2014 年

「韓国の農業保護政策と食料供給政策」海外農業情報調査分析（アジア）報告書、農林水産省大臣官房国際部国際政策課、2011 年

「環太平洋パートナーシップ協定（TPP 協定）の概要」、内閣官房 TPP 政府対策本部、2015 年

「自由貿易協定におけるアンチダンピング調査手続き及び措置に係る WTO プラス規定に関する調査報告書」ホワイト＆ケース外国法事務弁護士事務所、2012 年

「世界と日本の FTA 一覧（2015 年 11 月)」、日本貿易振興機構、2015 年

「不公正貿易報告書（各年版)」経済産業省

経済産業省ウェブサイト「貿易救済措置」
（http://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/boekikanri/trade-remedy/index.html）

第 4 章　ASEAN 経済共同体と日本企業

九州大学大学院　経済学研究院　教授
（一財）国際貿易投資研究所　客員研究員
清水　一史

はじめに

2015 年 12 月 31 日に、ASEAN は ASEAN 経済共同体（AEC）を創設した。AEC は、2003 年の「第 2ASEAN 協和宣言」で打ち出された、ASEAN 単一市場・生産基地を構築する構想であり、ASEAN では AEC の実現に向けて着実に行動が取られてきている。2015 年の時点でも、関税撤廃は、新規加盟諸国の一部品目を除きほぼ実現した。他の分野でも徐々に AEC の実現に向かって来ている。

ASEAN は、従来東アジアで唯一の地域協力機構であり、1967 年の設立以来、政治協力や経済協力など各種の協力を推進してきた。加盟国も設立当初の 5 カ国から 10 カ国へと拡大した。1976 年からは域内経済協力を進め、1992 年からは ASEAN 自由貿易地域（AFTA）を目指し、2015 年末に ASEAN 経済共同体（AEC）を創設し、更に経済統合を深化させようとしている。

ASEAN は、ASEAN+3 や ASEAN+6 などの東アジアにおける地域協力においても中心となってきた。また ASEAN+1 の自由貿易協定（FTA）も ASEAN を軸として確立されてきた。そして世界金融危機後の変化の下で、世界経済における ASEAN 経済の重要性がより大きくなり、ASEAN 経済統合と AEC の重要性もより大きくなってきている。

AEC の実現は、経済関係の深い日本にとってもきわめて重要である。ASEAN は、日本にとっても最重要なパートナーのひとつである。また日本企業にとっても最重要な生産拠点と市場である。そして日本企業は、ASEAN 域内経済協力・経済統合にも大きく関係してきた。1988 年の BBC スキームは、日本の三菱自動車が提案して採用されたプログラムであり、1996 年からの ASEAN 産業協力スキーム（AICO）や AFTA においても、日本企業は主要な受益者であった。AEC の実現は、日本企業に対しても、大きな影響を与える。

本章では、AEC の創設と日本企業への影響について考察する。筆者は世界経済の構造変化の下での ASEAN と東アジアの経済統合を長期的に研究してきている。本章ではそれらの研究の延長に、AEC の創設と日本企業への影響について考察したい。

第 1 節と第 2 節では、ASEAN 域内経済協力・経済統合が AEC へ向けてどのように進展してきたか、また日本企業はどう関係してきたかについて述べる。第 3 節では、2015 年末に AEC がどこまで実現されたか、AEC 創設は日本企業にとってはどのような影響があるかについて考察する。第 4 節では、ASEAN の代表的な産業であり日本企業が圧倒的な優位を有する自動車産業を例にとって、AEC 実現とその影響について考察する。第 5 節では、AEC の新たな目標である「AEC2025」について、何を目指しているのか、またその影響はどのようであるかについて論じたい。

第 1 節　ASEAN 域内経済協力の展開

東アジアでは ASEAN が従来唯一の地域協力であり、域内経済協力・経済統合を牽引してきた。1967 年にインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの 5 カ国によって設立され、当初の政治協力に加えて、1976 年の第 1 回首脳会議と「ASEAN 協和宣言」より域内経済協力を開始した。1976 年からの域内経済協力は、外資に対する制限の上に企図された「集団的輸入代替重化学工業化戦略」によるものであったが挫折に終わり、1987 年の第 3 回首脳会議を転換点として、プラザ合意を契機とする世界経済の構造変化を基に、「集団的外資依存輸出指向型工業化戦略」へと転換した。新たな戦略は、1980 年代後半から始まった各国の外資主導かつ輸出志向型の工業化を、ASEAN が集団的に支援達成するというものであった。この戦略下での協力を体現したのは、日本の三菱自動車工業（三菱自工）が ASEAN に提案して採用されたブランド別自動車部品相互補完流通計画（BBC スキーム）であった。ASEAN 域内経済協力の政策に、日本企業が大きく関係していたのである。BBC スキームでは、実際に三菱自工、トヨタ自動車、日産自動車などの日本企業が利用して主要部品の集中生産と補完を行っていた（注 1）。

1991 年から生じた ASEAN を取り巻く政治経済構造の歴史的諸変化、すなわちアジア冷戦構造の変化、中国の改革・開放に基づく急速な成長と中国における対内直接投資の急増、アジア太平洋経済協力（APEC）の制度化等から、さらに域内経済協力の深化と拡大が進められることとなった。これらの変化を受け、1992 年の第 4 回首脳会議からは AFTA が推進されてきた。AFTA は、共通効果特恵関税協定（CEPT）により、適用品目の関税を 2008 年までに 5%以下にする事を目標とした。また 1996 年には、BBC の発展形態であり、AFTA の産業分野における前倒しスキームである ASEAN 産業協力（AICO）スキームが、合意された。そして冷戦構造の変化を契機に、1995 年にはベトナムが ASEAN に加

盟した。1997 年にはラオス、ミャンマーが加盟、1999 年にはカンボジアも加盟し、ASEAN は東南アジア全域を領域とすることとなった。

しかしながら 1997 年のタイのバーツ危機に始まったアジア経済危機は、ASEAN 各国に多大な被害を与え、アジア経済危機を契機として、ASEAN 域内経済協力は、更に新たな段階に入った。ASEAN を取り巻く世界経済・東アジア経済の構造が、大きく変化してきたからであった。すなわち第 1 に、中国の急成長と影響力の拡大であり、中国は 1997 年以降も一貫して 7%以上の高成長を維持し、この成長の要因である貿易と対内投資が急拡大した。第 2 に、世界貿易機関（WTO）による世界大での貿易自由化の停滞と FTA の興隆であった。第 3 に、中国を含めた形での東アジアの相互依存性の増大と東アジア大の経済協力基盤・地域協力の形成であった。アジア経済危機以降の構造変化のもとで、ASEAN にとっては、更に協力・統合の深化が目標とされた。

第 2 節　ASEAN 経済共同体（AEC）へ向けての展開

1. ASEAN 経済共同体（AEC）へ向けての展開

ASEAN 域内経済協力は、2003 年 10 月に開かれた第 9 回首脳会議の「第 2ASEAN 協和宣言」を大きな転換点として、単一市場あるいは共同市場を目標とする新たな段階に入った（注 2)。「第 2 ASEAN 協和宣言」は、ASEAN 安全保障共同体（ASC)、ASEAN 経済共同体（AEC)、ASEAN 社会文化共同体（ASCC）から成る ASEAN 共同体（AC）の実現を打ち出した。AEC は ASEAN 共同体を構成する 3 つの共同体の中心であり、「2020 年までに物品･サービス・投資・熟練労働力の自由な移動に特徴付けられる単一市場・生産基地を構築する」構想であった（注 3)。

AEC においても依然直接投資の呼び込みは非常に重要な要因であり、2002 年 11 月の ASEAN 首脳会議においてシンガポールのゴー･チョクトン首相は AEC を提案したが、それは中国やインドなど競争者が台頭する中での、ASEAN 首脳達の ASEAN による直接投資を呼び込む能力への危惧によるものであった。

2007 年 1 月の第 12 回 ASEAN 首脳会議では、ASEAN 共同体創設を 5 年前倒しして 2015 年とすることを宣言した。2007 年 11 月の第 13 回首脳会議では、第 1 に、全加盟国によって「ASEAN 憲章」が署名され、第 2 に、AEC の 2015 年までのロードマップである「AEC ブループリント」が発出された。ASEAN 憲章は翌年 12 月に発効し、その制定は AEC と AC 実現のための重要な制度整備であった（注 4)。

AEC の実現に直接関わる「AEC ブループリント」は、3 つの共同体の中で最初のブループリントであり、AEC に関するそれぞれの分野の目標とスケジュールを定めた。4 つの特徴（戦略目標）と 17 のコアエレメント（分野）が提示され、コアエレメントごとに具体的な目標と措置（行動）と戦略的スケジュールを示した。4 つの特徴（戦略目標）とは、A.単一市場と生産基地、B.競争力のある経済地域、C.公平な経済発展、D.グローバルな経済統合である。「A.単一市場と生産基地」は、①物品（財）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を述べている（注 5）。

2008 年からは、ブループリントを確実に実施させるために、スコアカードと事務局によるモニタリングを実施している。スコアカードは各国ごとのブループリントの実施状況の点検評価リストである。また AFTA-CEPT 協定を大きく改定した ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）も 2010 年 5 月に発効した。

2010 年 10 月の第 17 回 ASEAN 首脳会議では、AEC の確立と域内格差の是正を後押しするために「ASEAN 連結性マスタープラン（MPAC）」が出された。MPAC は、2015 年の AEC 確立を確実にする意図を有する。ASEAN の連結性については、①物的連結性、②制度的連結性、③人的連結性の 3 つの面で連結性を高めることが述べられた（注 6）。こうして ASEAN では、AEC の実現に向けて、着実に行動が取られてきた。

2. ASEAN 域内経済協力の成果と日本企業

これまでの域内経済協力の成果としては、例えば AFTA によって 1993 年から関税引き下げが進められ、各国の域内関税率は大きく引き下げられてきた。2003 年 1 月には、先行 6 か国で関税が 5%以下の自由貿易地域が確立され、「第 2ASEAN 協和宣言」からは AEC の柱の AFTA の確立も加速を迫られた。当初は各国が AFTA から除外してきた自動車と自動車部品も、組み入れられてきた。

2010 年 1 月には先行加盟 6 カ国で関税が撤廃され、AFTA が完成した。先行加盟 6 か国では品目ベースで 99.65%の関税が撤廃された。新規加盟 4 か国においても、全品目の 98.96%で関税が 0～5%となった。各国の AFTA の利用も大きく増加し、たとえばタイの ASEAN 向け輸出（一部を除きほぼすべてで関税が無税のシンガポール向けを除く）に占める AFTA の利用率は、2000 年の約 10%、2003 年の約 20%から、2010 年には 38.4%へと大きく拡大した。また 2010 年のタイの各国向けの輸出に占める AFTA 利用率は、イ

ンドネシア向け輸出で 61.3%へ、フィリピン向け輸出で 55.9%に達した（注 7)。その後 2011 年から 2012 年には大洪水の影響で利用率が低下したものの、2013 年上期にはインドネシア向け輸出で60.3%に、フィリピン向け輸出で58.5%へ回復した。またタイのAFTAの利用上位品目は自動車関連品目が多く、毎年 AFTA 利用輸出額上位 5 品目をほぼ独占し、たとえば 2013 年上期には、1 位の商用車、2 位の乗用車（ガソリン／1 から 1.5L）など、上位 5 品目すべてが自動車関連品目であった（注 8)。タイの自動車産業では販売の約90%のシェアを日本企業が占めており、AFTA においてもその主要な受益者は日本企業であった。

域内経済協力によって国際分業と生産ネットワークの確立も支援された。その典型は自動車産業であった。輸入代替産業として各国が保護してきた自動車産業においても、AFTAや AICO によって日系を中心に外資による国際分業と生産ネットワークの確立が支援されてきた。たとえばトヨタ自動車は、1990 年代から BBC スキームと AICO、更に AFTAに支援されながら ASEAN 域内で主要部品の集中･分業生産と部品の相互補完流通により生産を効率的に行ってきた。2004 年 8 月からタイで生産開始したトヨタ自動車の革新的国際多目的車（IMV）プロジェクトもこれまでの域内経済協力の支援の延長に考えられる（注 9)。

最後に、ASEAN は、東アジアの地域経済協力においても、中心となってきた。東アジアにおいては、アジア経済危機とその対策を契機に、ASEAN+3 や ASEAN+6 などの地域経済協力が重層的・多層的に展開してきた。それが東アジアの地域経済協力の特徴であるが、その中心は ASEAN であった。東アジアにおいては、FTA も急速に展開してきた。その中でも ASEAN 日本包括的経済連携協定（AJCEP）、ASEAN 中国自由貿易地域（ACFTA）など、ASEAN を中心とする ASEAN＋1 の FTA が中心であった。また ASEAN 域内経済協力のルールが東アジアへ拡大してきていることも重要である。たとえば、ASEAN スワップ協定（ASA）が、チェンマイ・イニシアチブ（CMI）として東アジアへ拡大した。また、AFTA 原則が、ACFTA など ASEAN を軸とする FTA に展開してきた（注 10)。こうして ASEAN の域内経済協力･統合の深化と方向が、東アジア地域協力を方向付けてきた。

3. 世界金融危機後の変化と ASEAN

リーマンショック後の 2008 年からの世界金融危機後の構造変化は、ASEAN と東アジアに大きな転換を迫った。とりわけアメリカ市場の停滞と世界需要の停滞は、輸出指向の

工業化を展開し最終財のアメリカへの輸出を発展の重要な基礎としてきた東アジア諸国の発展・成長にとって、大きな制約となった（注 11）。

ASEAN においては、アメリカやヨーロッパのような域外の需要の確保とともに、ASEAN や東アジアの需要に基づく発展を支援することが、これまで以上に強く要請されてきた。ASEAN と東アジアは、他の地域に比較して世界金融危機からいち早く回復して成長を持続し、現在の世界経済における最も重要な成長地域となった。そして主要な生産基地並びに中間財の市場であるとともに、成長による所得上昇と巨大な人口により、主要な最終消費財市場になってきた。それゆえ、域外との地域経済協力・FTA の構築とともに、ASEAN や東アジアにおける貿易自由化や円滑化が一層必要となった。

一方、世界金融危機後のアメリカにおいては、過剰な消費と金融的蓄積に基づく内需型成長の転換が迫られ、輸出を重要な成長の手段とすることとなった。主要な輸出目標は、世界金融危機からいち早く回復し成長を続ける東アジアである。オバマ大統領は 2010 年 1 月に輸出倍増計画を打ち出し、アジア太平洋にまたがる環太平洋経済連携協定（TPP）へも参加した。

TPP は、2006 年に P4 として発効した当初は 4 か国による FTA にすぎなかったが、アメリカが参加を表明し、急速に大きな意味を持つようになった。以上のような状況は、ASEAN と東アジアにも影響を与え、東アジアの需要と FTA を巡って競争が激しくなってきたのである。

世界金融危機後の変化の中で、2010 年は ASEAN と東アジアの地域経済協力にとって画期となった。1 月に AFTA が先行加盟 6 カ国で完成し、対象品目の関税が撤廃された。同時に、ASEAN と中国、韓国、日本との間の ASEAN+1 の FTA 網もほぼ完成し、ASEAN とインドの FTA、ASEAN とオーストラリア・ニュージーランドの FTA も発効した。TPP にはアメリカ、オーストラリア、ペルー、ベトナムも加わり、2010 年 3 月に 8 か国で交渉が開始された。更に 10 月にはマレーシアも交渉に加わり、交渉参加国は 9 カ国となった。

2011 年 11 月には ASEAN と東アジアの地域協力を左右する重要な 2 つの会議が開催された。11 月 12-13 日のハワイでの APEC 首脳会議の際に、TPP に既に参加している 9 か国は TPP の大枠合意を結んだ。APEC に合わせて、日本は TPP 交渉参加へ向けて関係国と協議に入ることを表明し、日本の TPP への接近が、東アジアの地域経済協力の推進に向けて大きな加速圧力をかけた。

2011 年 11 月バリでの ASEAN 首脳会議は ASEAN 共同体構築に向けて努力することを

確認した。そしてASEANは、これまでの東アジア自由貿易地域（EAFTA）と東アジア包括的経済連携（CEPEA）、ASEAN＋1のFTAの延長に、ASEANを中心とする東アジアのFTAである東アジア地域包括的経済連携（RCEP）を提案した。

RCEPはその後、東アジアの広域FTAとして確立に向けて急速に動き出した。2012年8月には第1回のASEAN＋FTAパートナーズ大臣会合が開催され、16か国がRCEPを推進することに合意した。同時にRCEP交渉の目的と原則を示した「交渉の基本指針」をまとめた。TPPにおいては、12月にはオークランドで第15回TPP交渉会議が開催され、初めてカナダとメキシコが参加した。

2013年3月15日には日本のTPP交渉参加を正式に表明した。日本のTPP交渉参加表明は、東アジアの経済統合とFTAに更に大きなインパクトを与え、交渉が急加速することとなった。3月には日中韓FTAへ向けた第1回交渉会合がソウルで開催された。5月にはブルネイでRCEPの第1回交渉会合が開催された。そして7月23日には、コタキナバルでの第18回TPP交渉会合において、日本が初めて交渉に参加した。

こうして世界金融危機後の変化は、世界経済におけるASEANの重要性を高めるとともに、ASEANと東アジアの経済統合の実現を追い立ててきた。ASEANにとっては、自身の統合の深化が不可欠であり、先ずはAECの確立が必須の要件となった。

第3節　2015年末のAEC創設と日本企業:AECはどこまで実現したか？

1. 2015年末のAEC

世界経済の構造変化がAECとASEAN経済統合を追い立てる中で、ASEANでは、2015年末のAEC実現へ向けて着実に行動が取られてきた。AEC実現に向けての重要な手段は、「AECスコアカード」による、「AECブループリント」の各国ごとの実施状況の点検評価とピアプレッシャーである。AECブループリントの実施状況に関しては、2015年10月31日時点で、優先主要措置のうち92.7%が実施され、全措置においても79.5%が実施されたと報告されている（注12）。以下、2015年末にAECがどこまで実現されたのか、その実現状況について述べたい（AECの進捗状況に関しては、表1も参照）（注13）。またそれらの実現が日本企業にどのような影響を与えるかについて、2007年の「AECブループリント」の主要な課題である「A.単一市場と生産基地」を中心に考察したい。

表 1 ASEAN 経済共同体ブループリントの進展状況（2015 年 8 月時点）

分野	主な目標	現在までの成果（2015 年 8 月）	2015 年 9 月～12 月の追加的成果	評価	備考
全体評価		主要優先措置 506 中、463 措置（91.5%）が実施済。	11 月の首脳会議においてポスト 2015 ビジョンを公表	○	1）残余項目は 2016 年末までに実施すべく努力 2）実施率の評価手法（スコアカード）を 2014 年に変更
関税	関税撤廃	ASEAN6 は 99.2％撤廃、CLMV は 90.8％（15 年 1 月）	（特になし）	◎	ＣＬＭＶ諸国は 2018 年までに関税品目表 7％分を追加撤廃
非関税障壁	非関税障壁撤廃	撤廃は進展なし、透明性向上の努力が継続	① ASEAN Trade Repository を 11 月に立ち上げ ②貿易投資関連紛争の簡略解決手続き（ASSIST）を 11 月頃に立ち上げ	×	
原産地規則	継続的改善	選択的原産地規則導入と ASEAN＋1 FTA に拡大、FOB 価額不記載	（特になし）	○	統一した自己証明制度導入は、2016 年にずれ込み
税関業務円滑化		ASEAN 通関申告書、ASEAN 統一関税分類（AHTN）など進展。2015 年に AFAFGIT 第 7 議定書に署名	（特になし）	○	AFAFGIT 第 2 議定書署名が残された課題。また、現場での施行が課題。
ASW〈シングル・ウィンドウ〉	NSW の導入（ASEAN6 は 08 年、CLMV12 年） 7 カ国で ASW を実施	フォーム D と ASEAN 税関申告書の交換の 7 カ国の連結テスト	パイロットプロジェクト第 2 ステージを年内に完了	△	
基準認証	いくつかの産品について基準の調和と相互承認協定（MRA）	化粧品統一指令の国内法制化、電気電子機器の MRA の実施、薬品製造検査の GMP の MRA 策定、医療機器統一指令	自動車、調整食品、建築材料、鉄鋼の MRA、伝統的薬品とサプリメントの技術要件の調和	○	協定は進展、実効性が課題
サービス貿易	128 分野の自由化、第 3 モードは外資出資比率 70%	2014 年に第 9 パッケージ妥結（104 分野の自由化）	第 9 パッケージ署名	○	1）第 10 パッケージ、新サービス協定（ATISA）は、越年の可能性大。 2）第 4 モードは極めて限定。15%柔軟性規定により自由化例外が残存
金融サービス	保険、銀行、資本市場、その他の 4 分野で各国別に自由化するセクターを特定し 2015 年までに実施、その他は 2020 年。	AFAS 金融第 6 パッケージ署名。適格 ASEAN 銀行（QAB）制度に合意。	（特になし）	○	当初よりブループリントで 2020 年までの自由化を許容している点に留意、ASEAN6 は銀行を 15 年までの自由化対象から除外

熟練労働者の移動	自由職業サービスのMRA	エンジニアリング、看護、建築、測量技師、会計、開業医、歯科医、観光の 8 分野署名。 会計は新しい MRA 署名 自然人移動協定（AMNP）署名 ASEAN 資格参照枠組み（AQRF）採択(2014)	（特になし）	△	実効性が疑問
投資	ACIA 制定、「最小限の制限」を残して自由化	ACIA 制定（2012）、留保表（12）、ACIA 修正議定書（14）	留保表掲載分野の削減に着手	○	留保分野の削減が課題
資本移動	資本市場統合	ACMF での各種取組み:証券取引所の連携、域内のクロスボーダーでの起債のための会計基準などの共通化	2020 年までながら、①資本勘定の自由化、②金融サービスの自由化が提言され、さらに長期では、③決済システムの統合、④資本市場開発も推進	○	これまでの取組みは、マレーシア、シンガポール、タイの 3 カ国が先行実施している項目が多い
域外 FTA	ASEAN＋1 FTA 締結	5 本の ASEAN＋1 FTA 締結、インドとのサービス貿易投資協定締結 RCEP 交渉モダリティに合意	RCEP 協定実質合意、ASEAN 中国 FTA 物品協定の更新、ASEAN オーストラリア NZ FTA 第一議定書の発効	◎	ASEAN 韓国 FTA 第三修正議定書が 16 年 1 月に発効

（注）◎はブループリントの想定どおりあるいは想定以上の成果をあげている、○は概ねブループリントの想定どおり施策が実施されている、△はブループリントの想定より実行が遅れているが一定の成果がみられる、×は実施が大幅に遅れている、ことを示している。ブループリントの目標達成度の評価であり、自由化・円滑化実現の評価ではないことに留意が必要。

（出所）2014 年 9 月に、ASEAN 事務局の資料、ERIA 資料などにより、石川幸一・清水一史・助川成也・福永佳史が作成した表を、2015 年 9 月に福永佳史が中心となり更新した。輸送とエネルギーは春日尚雄氏（福井県立大学教授）、金融サービスと資本は赤羽裕氏（亜細亜大学講師）の協力を得た。尚、本表は、「A.単一市場と生産基地」と「D.グローバルな経済統合」の部分である。他の分野を含めた全体に関しては、「ASEAN 経済共同体ブループリントの進展状況（2015 年 8 月時点）（国際貿易投資研究所：ITI フラッシュ 249）（http://www.iti.or.jp/flash249.htm）を参照頂きたい。

2.「A.単一市場と生産基地」の物品の自由な移動：関税の撤廃等

「AEC ブループリント」の「A.単一市場と生産基地」で、その中心である①物品（財）の自由な移動において、関税の撤廃に関しては、AFTA とともにほぼ実現に向かっている。AFTA は東アジアの FTA の先駆であるとともに、東アジアで最も自由化率の高い FTA である。先行加盟 6 カ国は 2010 年 1 月 1 日にほぼすべての関税を撤廃した。2015 年 1 月 1 日には、新規加盟 4 か国（CLMV 諸国）の一部例外を除き、全加盟国で関税の撤廃が実現された（尚、CLMV 諸国においては、関税品目表の 7%までは 2018 年 1 月 1 日まで撤廃が猶予される）。2015 年 1 月には、カンボジアで約 3000 品目、ラオスで約 1000 品目、ミャンマーで約 1200 品目、ベトナムで約 1700 品目の関税が新たに撤廃され、ASEAN10 カ

国全体での総品目数に占める関税撤廃品目の割合は 95.99%に拡大した（注 14)。

日本企業にとっては、産業によって差があるが、たとえば自動車産業の場合、タイやインドネシアにおける完成車メーカー・部品メーカーにとって、生産の統合と産業集積が更に進み、スケールメリット等の面からも、大きなプラスの影響を与えるであろう。またこれまでに構築されてきた部品の国際分業と補完にとっても、プラスの影響を与えるであろう。

ただし、フィリピンのように、自動車産業の競争力が相対的に低い国においては、フィリピンで生産を行っている完成車メーカー・部品メーカーにとって、マイナスの影響を受けるであろう。ベトナムでは、完成車や部品に関しては 2018 年 1 月に関税撤廃予定である。2018 年 1 月の関税撤廃の際には、ベトナムで生産を行う完成車メーカーにとって大きなマイナスになる可能性がある。尚、この際には、メーカー全体の利益と各国の拠点の利益を分けて考える必要があろう。

自動車産業は、日本企業が生産と販売において圧倒的なシェアを有し、ASEAN において強い競争力を有する産業である。自動車産業に関しては、次の節で詳しく考察する。

他の産業、たとえば電機産業においては、関税の撤廃を受けて、自動車産業よりも更にドラスティックに生産の統廃合が進められている。電機産業の場合は、日本企業の競争力が相対的に低くなっている場合があり、その状況の中で生産拠点の統廃合が進められており、関税の撤廃はそれぞれの企業の状況によりプラスとマイナスの両面を有すると考えられる。

「原産地規則」においても、2008 年 8 月には、従来からの「ASEAN 累積付加価値基準（RVC)」に「関税番号変更基準（CTC)」を加えてその選択制が導入され、利用しやすくなった。「関税番号変更基準（CTC)」の際の FOB 価格の不記載も採用されてきた。また「原産地証明の自己証明制度」の導入や「税関業務の円滑化」、「ASEAN シングル・ウインドウ（ASW)」、「基準認証」も進められている。日本企業の活動にとって、これらはいずれもプラスであろう。原産地規則の選択制の導入も、たとえば関税番号変更基準の方が利用しやすい場合の AFTA 利用を促すであろう。原産地証明の自己証明制度の導入、税関業務の円滑化、ASEAN シングル・ウインドウ（ASW)、基準認証なども貿易を円滑に進めることに貢献し、日本企業の活動にプラスとなるであろう。

「非関税措置の撤廃」も進められているが、その課題の達成は先進国でも難しく、撤廃は遅れている。またインドネシアにおける例のように一部では新たに導入される例もある。

非関税措置は、関税の代替手段として使用される例もあり、その撤廃の遅れは AEC の実現において大きなマイナスであり、日本企業の活動に対しても大きなマイナスとなる。今後の ASEAN の大きな課題である。

3.「A.単一市場と生産基地」のサービス・投資・資本・熟練労働の自由移動

「A.単一市場と生産基地」の②サービス貿易の自由化、③投資や④資本の移動の自由化、⑤熟練労働者の移動の自由化も徐々に進められている。ただしこれらは、2015 年末を通過点として 2016 年以降の課題である。

サービス貿易では、128 分野の自由化が進められており、サービスの第 3 モードでは外資出資比率 70%の自由化を目指している。また金融サービスでも保険、銀行、資本市場、その他の 4 分野で各国別に自由化するセクターを特定し、自由化を実施してきた。現在、自由化が徐々に進んでいる状況であるが、ASEAN においては、人口の多さと各国の所得向上により、サービスにも巨大需要が生まれてきている。サービスの自由化によってサービス業関連の日本企業に大きなプラスとなってくるであろう。

投資の自由化では、ASEAN 包括的投資議定書（ACIA）が 2009 年に署名され、2014 年 8 月には修正議定書が署名され、最小限の制限を残して自由化を目指している。ただし留保分野も多く、その削減が課題となっている。投資の自由化は、もちろん ASEAN 各国に投資を行う日本企業にとってプラスとなるであろう。

資本移動の自由化では、資本市場統合を目指して証券取引所の連携、域内のクロスボーダーでの起債のための会計基準の共通化を行ってきた。これらも金融関係をはじめ日本企業にとってプラスとなるであろう。

熟練労働者の移動では、エンジニアリング、看護、建築、測量技師、会計、開業医、歯科医、観光の 8 分野の相互承認協定（MRA）に署名し、自然人移動協定（AMNP）に署名しているが、熟練労働者の移動自由化はあまり進展がなく、今のところ日本企業にもさほど影響はないと言える。ただし今後自由化が進展すると、日本企業の企業活動にとってもプラスとなるであろう。

4.「B. 競争力のある経済地域」・「C. 公平な経済発展」・「D. グローバルな経済統合」

「B. 競争力のある経済地域」では、①競争政策、②消費者保護、③知的財産権、④インフラストラクチャー、⑤税制、⑥電子商取引が、「C. 公平な経済発展」では、①中小企業、

②ASEAN 統合イニシアチブ（IAI）が挙げられており、輸送プロジェクトやエネルギープロジェクト、知財権、経済格差の是正等多くの取り組みがなされてきている。ただしこれらは徐々に進められているが、2015 年末を通過点として更に 2016 年以降の課題である。

輸送インフラやエネルギーインフラを整備する等のプロジェクトは、日本企業にとって、完成品の貿易においても、部品や素材の貿易等においてもプラスとなるであろう。そして日本企業の生産を支える ASEAN と東アジアの生産ネットワークの強化に貢献するであろう。タイプラス 1 のような新たな国際分業にもプラスとなり、関係する日本企業にもプラスとなるであろう。また物流関係の日本企業にプラスとなるであろう。

「D.グローバルな経済統合」では、①対外経済関係への一貫したアプローチ、②グローバルサプライチェーンへの参加が挙げられていた。「D.グローバルな経済統合」は、ASEAN+1 の FTA 網の整備や RCEP 交渉の進展によって、目標に比べて大きく進展しており、2015 年末に当初予想よりも達成された分野である。これらの整備は、言うまでもなく広域の東アジアで活動する日本企業の活動を促進してプラスとなる。

第 4 節　AEC と自動車産業・日本企業

1. ASEAN 自動車産業と日本企業

自動車産業は ASEAN においても主要な産業となっている。ASEAN における自動車の生産、販売、輸出は大きく拡大してきており、また ASEAN 自動車産業において日本企業の役割はきわめて大きい。以下、ASEAN の自動車産業と日本企業について述べて行く（注 15）。

ASEAN の自動車生産では、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、そして 1995 年に ASEAN に加盟したベトナムの主要な自動車生産国 5 カ国の自動車生産台数は、ASEAN 各国の成長にともない急速な拡大が続いてきた。2010 年には 310.2 万台であったが、2011 年にはタイの洪水の影響があり 299.5 万台に減少したものの、2012 年には 423.8 万台、2013 年には 443.9 万台に拡大した。ただし 2014 年にはタイの生産減少により 398.5 万台に減少した。たとえば 2014 年の生産状況を見ると、タイが 188.0 万台、インドネシアが 129.9 万台、マレーシアが 59.6 万台、フィリピンは 8.9 万台、ベトナムは 12.1 万台であった（注 16）。2014 年のシェアでは、タイとインドネシアで 79.8%、タイとインドネシアとマレーシアの 3 国で 94.7%を占め、依然として圧倒的である。

販売では、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、シンガポール、

ブルネイの ASEAN の主要 7 カ国の自動車販売台数は、ASEAN 各国の成長にともない拡大が続き、2010 年から過去最高を更新して 2013 年に 359.2 万台に達した。しかし 2014 年には、ASEAN 主要 7 カ国で約 324.9 万台となった。たとえば 2014 年の販売状況を見ると、タイが 88.2 万台、インドネシアが 120.8 万台、マレーシアが 66.6 万台、フィリピンが 26.9 万台、ベトナムが 15.8 万台、シンガポールが 47.0 万台、ブルネイが 1.8 万台であった。2014 年のシェアでは、タイとインドネシアで 64.3%、タイとインドネシアとマレーシアの 3 国で 84.8%を占めた（注 17)。

販売においては、日系ブランドが 80%を越え、圧倒的シェアを握っている。規模の小さいブルネイを除く ASEAN 主要 6 カ国において、日系ブランドのシェアは、2013 年に 85.2%、2014 年にも 84.1%である。特にインドネシアでは、2013 年に 95.5%、2014 年に 96.2%と圧倒的で、タイにおいてもそれぞれ 89.4%、89.2%と圧倒的である。またトヨタのシェアは、2013 年に 30.5%、2014 年に 29.9%ときわめて大きく、マレーシアとシンガポールを除く ASEAN 主要国でそれぞれ 30%を越えるシェアを有する（注 18)。

ASEAN 市場は、日系メーカーにとって日本や北米と並ぶ最重要市場である。中国市場と比べても、中国市場は規模が大きいが日系ブランドのシェアが小さいため、日系企業にとっては、ASEAN 市場と中国市場はほぼ同等の 300 万台クラスの市場であり、ASEAN 市場は最重要な巨大販売市場である。

ASEAN の自動車生産と販売を比べてみると、生産が販売を上回っており、これらの差は主として輸出を反映している。2004 年からはトヨタの IMV がタイとインドネシアで生産開始され、タイやインドネシアからの IMV の輸出が拡大してきた。また 2010 年にはタイで日産の小型乗用車のマーチが生産開始され、ASEAN 各国や日本への輸出が拡大してきた。輸出の拡大はこれらを反映する。ASEAN における主要な自動車輸出国のタイは、2000 年代半ばから ASEAN の輸出拠点となり、2013 年に自動車輸出が 112.1 万台に達し、2014 年においても、国内販売と生産が大きく縮小する中で、輸出は 112.2 万台と若干ではあるが拡大した。トヨタの IMV などの 1 トン・ピックアップトラックが大きな割合を占めるが、マーチなどの乗用車の輸出も拡大している。2014 年の輸出は、乗用車が 41.3 万台、1 トン・ピックアップトラックが 64.5 万台であった（注 19)。

2. ASEAN 域内経済協力と自動車産業・日本企業

ASEAN においては、ASEAN 域内経済協力が自動車産業の部品補完や生産ネットワー

ク形成を支えてきた。そしてその主要な受益者は日本企業であった。ASEAN は、1987 年の第 3 回首脳会議を転換点として、「集団的外資依存輸出指向型工業化戦略」による域内経済協力へと転換したが、この戦略のもとでの協力を体現したのは、三菱自工が ASEAN に提案して 1988 年に調印された BBC スキームであった。BBC スキームは、ASEAN の域内経済協力の中で最も早くから着実に実践されてきた協力でもあった。そして BBC スキームは、三菱自工、トヨタ、日産等により実践されてきた。

1992 年には ASEAN は AFTA に合意し、BBC スキームは AFTA に対応した新たなスキームへの転換を迫られ 1996 年には ASEAN 産業協力（AICO）スキームへと発展した。AICO スキームは、1998 年に入ってから認可が下りるようになった。自動車関連が中心で日本企業の利用が中心であった。

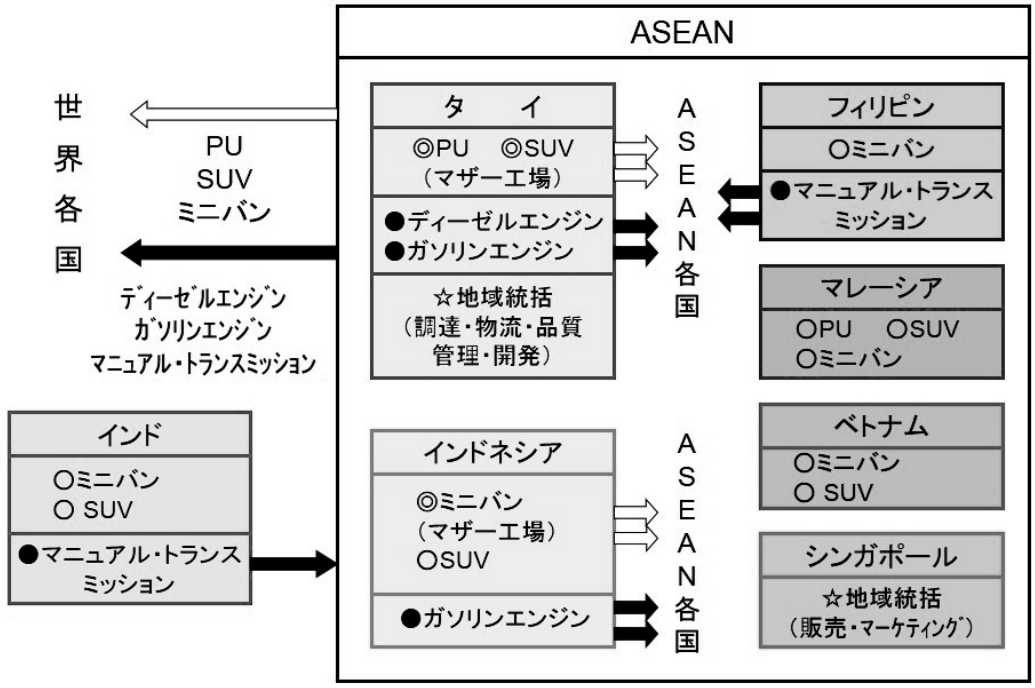
2003 年には ASEAN は AEC を実現することを宣言し、AEC の柱である AFTA の確立も加速を迫られた。当初は各国が AFTA から除外してきた自動車と自動車部品も、徐々に適用品目に組み入れられてきた。最後まで除外してきたマレーシアも、2004 年にはそれらを適用品目へ組み入れ関税を引き下げ、2007 年には関税を 5%以下に引き下げた。

AFTA においては、第 2 節で見たように、タイの AFTA の利用上位品目は自動車関連品目が多く、その主要な受益者は日本企業であった。また AICO においても、2008 年 9 月時点では 150 件が認可されており、そのうち 134 件が自動車関連であった。トヨタが 33 件、ホンダが 51 件、デンソーが 12 件、ボルボが 8 件、日産が 7 件等であり、日系自動車メーカー・部品メーカーの利用が大勢を占めていた（注 20）。尚、AICO に関しては、AFTA の関税率の引き下げとともに AICO から AFTA への切り換えが進められ、2011 年には AFTA に切り換えられた。

BBC、AICO、AFTA によって、自動車産業の ASEAN 全体の自動車部品補完・生産ネットワーク形成が支援され、各社は主要な部品補完を基に ASEAN 大での自動車生産を進めてきた。たとえば、トヨタの革新的国際多目的車（IMV）プロジェクトは、これまでの ASEAN 域内経済協力の支援の延長にあり、ASEAN における FTA と生産ネットワーク形成の典型的な例である（注 21）。IMV は、最初に 2004 年 8 月にタイで生産開始した、1 トン・ピックアップトラックベース車を部品調達から生産と輸出まで各地域内で対応するプロジェクトである。そしてこれまでの域内での部品の集中生産と補完を基に、域内分業と現地調達を大幅に拡大し、多くの部品をタイと ASEAN 各国で生産している。主要部品を各国で集中生産して AFTA を利用しながら補完し、同時に世界各国へも輸出している。

また完成車も、CKD を含めて ASEAN 域内で補完し、かつ世界各国へ輸出している（図1、参照)。更に IMV プロジェクトは、トヨタの自動車と部品の集中生産と相互補完だけではなく､一次部品メーカーの代表であるデンソーの部品の集中生産と相互補完をも拡大し、一次部品メーカー、2 次部品メーカーや素材メーカーを含め、ASEAN における重層的な生産ネットワークを拡大してきている。IMV は、2015 年 5 月から新モデルの生産が開始された。今後、更に生産と輸出、現地調達と部品補完が拡大するであろう。

図 1 トヨタ自動車 IMV の主要な自動車･部品補完の概念図



（注）ヒアリングをもとに筆者作成。
（出所）清水（2011)、p.73。

3. AEC が ASEAN 自動車産業と日本企業に与える諸影響

AEC の実現は､ASEAN の自動車産業並びに ASEAN で完成車や部品の生産を行う日本企業にも、大きなインパクトを与えるであろう。とりわけ AFTA による関税の撤廃は、大きな影響を与える。2010 年 1 月 1 日には、AFTA による先行 6 カ国による関税の撤廃がほぼ完成した。自動車産業の発展とともに、自動車と自動車部品の域内国際分業が更に加速してきている。ただし、タイとインドネシアに自動車産業が更に集積してきており、タイとインドネシアから完成車と部品を輸出する可能性が大きくなっている。タイとインドネシアが、相互に得意な車種を一層集中生産して域内へ輸出する可能性もある。これらの

状況は、タイやインドネシアで生産を行う日本企業においても大きな影響を与えるであろう。更に完成車と部品の生産、販売、輸出が拡大する可能性もある。

他方、2010 年 1 月の関税撤廃はフィリピンの自動車産業にマイナスの影響を与え、タイなどからの自動車輸入が拡大している。この状況はフィリピンで生産を行う日本企業にも、マイナスの影響を与える。

2015 年 1 月 1 日には、CLMV 諸国においても、一部を除いて関税が撤廃された。ただし 7%の品目に関しては 2018 年 1 月 1 日まで撤廃が猶予されており、ベトナムでは自動車と自動車部品の撤廃を猶予している。ベトナムでは、2015 年には 50%掛かっている完成車の関税が撤廃されると、ベトナムで生産する自動車よりも輸入車の方が安くなる可能性があり、2018 年 1 月 1 日の関税撤廃によって日本企業もベトナムでの生産を維持できるかが問われている。ベトナムでの生産の維持は、ベトナム政府がどのような自動車政策を採るかにも関わるであろう。また各メーカーにとっては、長期でのベトナムでの需要の拡大を考えながら、少数の車種の生産を残すことも検討されるであろう。

現在の ASEAN では、「タイ・プラス・ワン」のような新たな域内国際分業が拡大してきていることも注目される。タイなどの主要国の賃金が上昇し失業率がきわめて低下しているからである。自動車産業においても、矢崎総業、トヨタ紡織、デンソーなどの例があげられる。たとえば矢崎総業は、2012 年 12 月にタイ国境に近いカンボジアのコッコン経済特区でワイヤーハーネスの分業向上を稼働させ、タイ工場を補完している（注 22)。新たな域内国際分業は、CLMV 諸国の自動車部品産業を発展させるであろう。そしてこれらの新たな域内国際分業は、関税の撤廃や貿易の円滑化、輸送インフラの整備などの AEC の実現によって支援されるであろう。

2016 年以降には、関税以外の各国の税や自動車の各国基準等の非関税障壁の削減も行われる可能性がある。非関税障壁の削減、貿易の円滑化、サービスや投資などの自由化、インフラの整備を含め、2016 年以降の AEC の深化は、更に自動車産業に影響を与えるであろう。

第 5 節　AEC の新たな目標:2015 年第 27 回首脳会議と「AEC2025」

1. 2015 年 11 月第 27 回首脳会議と『ASEAN2025』

2015 年 11 月 21-22 日には、第 27 回 ASEAN 首脳会議と関連諸会議が開催された。一連の会議では南シナ海を巡る議論がなされるとともに、11 月 22 日には「ASEAN 共同体

設立に関するクアラルンプール宣言」によって、2015 年 12 月 31 日に ASEAN 共同体を正式に設立することが宣言された。そして 2025 年へ向けての ASEAN 共同体の新たな目標が設定された。

11 月 21 日の第 27 回 ASEAN 首脳会議では、これまでの AEC の状況に関する報告として『AEC 経済共同体 2015（*ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements*)』並びに『ASEAN 統合レポート 2015（*ASEAN Integration Report*)』が提出された。そして 2025 年に向けての ASEAN 統合のロードマップである『ASEAN2025（*ASEAN 2025: Forging Ahead Together*)』が採択された。

『ASEAN2025』は、2025 年に向けての ASEAN 統合のロードマップである。『ASEAN2025』は、「クアラルンプール宣言」、「ASEAN 共同体ビジョン 2025」とともに、ASEAN 共同体（AC）の 3 つの柱である「ASEAN 政治安全保障共同体（APSC)」、「AEC」、「ASEAN 社会文化共同体（ASCC)」のそれぞれのブループリント、すなわち、「APSC ブループリント 2025」、「AEC ブループリント 2025」、「ASCC ブループリント 2025」を含んでいる。

2. AEC の新たな目標「AEC ブループリント 2025」

AEC の目標を定める「AEC ブループリント」においては、「A.高度に統合され結合した経済」、「B.競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN」、「C.連結性強化と分野別統合」、「D. 強靭で包括的、人間本位・人間中心の ASEAN」、「E.グローバル ASEAN」の 5 つの柱が示された。5 つの柱の中心と言える「A. 統合され高度に結合した経済」では、①物品貿易、②サービス貿易、③投資環境、④金融統合、金融包摂、金融の安定、⑤熟練労働とビジネス訪問者の移動促進、⑥グローバル・バリュー・チェーンへの参画強化が述べられている（表 2、参照）（注 23)。

前年の 2014 年 11 月の第 25 回首脳会議の際に宣言された「ASEAN 共同体ポスト 2015 ビジョンに関するネピドー宣言」で述べられた 5 つの柱と比べると、「C」と「D」が入れ替わり、「C」の部分に連結性（コネクティビティー）が付け加えられている。

2007 年の「AEC ブループリント」に比べると、「C」の部分は新たに加えられた柱である。またそれぞれの柱の中身では新たな内容が加えられている。「A. 統合され高度に結合した経済」では、「⑥グローバルチェーンへの参加」は、2007 年のブループリントに比べ新たに加えられた部分である。また「④金融統合」では、金融が前面に出ている。

表 2　2007 年の AEC ブループリントと 2015 年の AEC ブループリント

AEC2015（2007 年）	AEC2025（2015 年）
A.単一市場と生産基地 A1 物品の自由な移動 A2 サービス貿易の自由化 A3 投資の自由化 A4 資本のより自由な移動 A5 熟練労働者の自由な移動 A6 優先統合分野 A7 食糧、農業、林業	A.高度に統合され結合した経済 A1 物品貿易 A2 サービス貿易 A3 投資環境 A4 金融統合、金融包摂、金融安定化 A5 熟練労働者・ビジネス訪問者の移動円滑化 A6 グローバル・バリュー・チェーンへの参画強化
B.競争力のある経済地域 B1 競争政策 B2 消費者保護 B3 知的財産権 B4 インフラストラクチャー B5 税制 B6 電子商取引	B.競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN B1 効果的な競争政策 B2 消費者保護 B3 知的財産権協力の強化 B4 生産性向上による成長、技術革新、研究開発等 B5 税制協力 B6 ガバナンス B7 効率的・効果的規制 B8 持続可能な経済開発 B9 グローバルメガトレンド・通商に関する新たな課題
	C.連結性強化と分野別統合 C1 交通運輸 C2 情報通信技術（ICT） C3 電子商取引 C4 エネルギー C5 食糧、農業、林業 C6 観光 C7 保健医療 C8 鉱物資源 C9 科学技術
C.公平な経済発展 C1 中小企業 C2 ASEAN 統合イニシアチブ（IAI）	D. 強靭で包括的、人間本位・人間中心の ASEAN D1 中小企業強化 D2 民間セクターの役割の強化 D3 官民連携（PPP） D4 格差是正 D5 地域統合に向けた努力への利害関係者による貢献
D.グローバルな経済統合 D1 対外経済関係への一貫したアプローチ D2 グローバルサプライチェーンへの参加	E.グローバル ASEAN 域外国との経済連協定の改善、協定未締結の対話国との経済連携の強化等

（出所）ASEAN Secretariat (2008b), *ASEAN Economic Community Blueprint*、ASEAN Secretariat (2015a), *ASEAN 2025: Forging Ahead Together* から筆者作成。日本語訳に関しては、石川・清水・助川（2009）、ASEAN 日本政府代表部「ASEAN 経済共同体（AEC）ブループリント 2025（概要）」等を参照。

ところで、2007 年に策定された「AEC ブループリント（AEC2015)」では「戦略的日程」が統合の段階毎の目標を明示していたが、「AEC ブループリント 2025」では「戦略的日程」は策定されていない。現在のところ、明確な戦略的日程は示されていないが、これまでの路線に沿って、更に統合を推進することを目標としていると言える。

2016 年以降の AEC の実現においては、これまで達成してきた関税撤廃等の成果の上に、未達成の部分を達成して更に統合を深化していく現実的な路線を採っているとも言えよう。戦略的な日程に関しては、2015 年 11 月には間に合わなかったが、2016 年中に提示されるであろう。今回の AEC2025 はやや現実的な路線と言えるが、今後、更に統合の加速を迫られ、新たな目標を追加する、あるいは達成時期を 2025 年から前倒しする可能性もありえよう。

3.「AEC2025」の日本企業への影響

日本企業にとっても、AEC2025 の目標は、企業活動に資することになるであろう。5 つの柱である A から E は、それぞれに日本企業の活動に資する可能性がある。たとえば、「A 高度に統合され結合した経済」の①物品貿易自由化（ATIGA 強化、原産地規則の簡素化、貿易円滑化措置の実施加速化、ASEAN シングル・ウインドウの対象拡大、非関税措置の削減、基準認証の国際調和、輸出入手続きの簡素化等)、②サービス貿易自由化（ASEAN サービス貿易協定：ATISA 交渉の推進、直接投資の呼び込み強化、サービス分野の競争力強化に資する国際規制に関する規律の確立等)、③投資環境（ASEAN 包括的投資協定：ACIA の実施等)、④金融統合等（適格 ASEAN 銀行、零細中小企業金融、マクロ経済・金融サーベイランス強化等)、⑤熟練労働者・ビジネス訪問者の移動促進（ASEAN 資格参照枠組み AQRF の実施、ASEAN 自然人移動協定の推進等)、⑥グローバル・バリュー・チェーンへの参画強化（輸出入に特化した貿易円滑化戦略等）(注 24)、などによって、更にこれまでの企業活動が活発化するであろう。また ASEAN への進出がチャンスとなるであろう。

物品貿易の自由化やサービスの自由化、投資環境の向上、金融統合等は、それぞれが日本企業に更にチャンスを与える可能性がある。また連結性の強化や格差是正のためのインフラ整備等が、タイプラス 1 などの新たな国際分業を促進して、日本企業のチャンスとなる可能性もある。

ただし自由化の進展等が、日本企業以外の企業にもチャンスとなる可能性や、自由化の

影響が日本企業にもマイナスとリスクとなる可能性はある。それぞれの産業と企業のチャンスとリスクを分析して行く必要がある。

おわりに

ASEAN では、AEC へ向けて域内経済協力・経済統合が進展してきた。またその展開の中で、日本企業は主要な受益者であった。2015 年末の AEC 創設は、関税削減など大きな成果を有している。また日本企業は多くのプラスの効果を得るであろう。AEC の実現は、ASEAN で完成車や部品の生産を行う日本企業にも、更にプラスの効果を与えるであろう。2015 年 11 月には、今後の AEC の目標（AEC2025）が設定された。AEC2025 の目標の実現は、日本企業の活動において更にプラスとなる可能性がある。ただし AEC においては、マイナスの効果とリスクについても注意しなければならない。

AEC と日本企業の活動においては、メガ FTA がどのように構築されていくかという事も重要なポイントである。主要なメガ FTA である TPP においては、2015 年 6 月にアメリカの貿易促進権限（TPA）が上院と下院で可決され、2015 年 10 月には遂に大筋合意がなされた。TPP の各国での批准と発効は、今後の ASEAN と AEC にも大きく影響する。RCEP においては、2015 年 8 月第 3 回閣僚会議で物品貿易に関するモダリティーが合意されたが、2015 年中の妥結はできず 2016 年中の妥結を目指している。TPP が批准と発効へ向けて進展して行くならば、それは RCEP 交渉の進展を促し、AEC の深化を促すであろう。TPP においては、ASEAN 参加国が現在の 4 か国から増加するかどうかも、ASEAN にとって今後の重要なポイントとなる。

AEC を実現しつつある ASEAN における経済活動には、日本企業にとって大きなビジネスチャンスがある。ただし当然リスクもある。貿易や投資を行う前に、本報告書等を参考にして頂くとともに、是非、日本貿易振興機構（ジェトロ）や各国の日本人商工会議所等の専門家とお会いして、情報を集めることをお奨めしたい。自動車など各産業における専門家にお会いして相談することもお奨めしたい。取引先などビジネスのネットワークの中で情報を集めることも重要であろう。

＜注＞

1. 以下、本節の内容に関して詳細は、清水（1998、2008）、参照。また BBC スキームに関しては、詳細は清水（1998）、第 5 章、参照。

2. 本節に関して詳細は、清水（2013）、参照。

3. “Declaration of ASEAN Concord II,” http://www.asean.org/news/item/declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii. AEC に関しては、石川・清水・助川 （2009、2013）等を参照。

4. “Charter of the Association of Southeast Asian Nations,” http://www.asean.org/archive/publications/ASEAN-Charter.pdf.

5. “ASEAN Economic Community Blue Print,” http://www.asean.org/archive/5187-10.pdf. AEC ブループリント並びにスコアカードに関しては、石川（2013、2015）等を参照。

6. “Master Plan on ASEAN Connectivity,” http://www.asean.org/images/2012/publications/Master%20Plan%20on%20ASEAN%20Connectivity.pdf. ASEAN 連結性マスタープランに関しては、石川（2013、2015）等を参照。

7. 助川成也（2013）、50-51 ページ。AFTA に関しては、助川（2013、2015）等、参照。

8. 同上。

9. 本章第 4 節、参照。

10. 清水（2008）、参照。

11. 清水（2013）第 4-5 節、参照。

12. “ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements,” http://www.asean.org/images/2015/November/media-summary-ABIS/AEC%202015%20Progress%20and%20Key%20Achievements_04.11.2015.pdf.

13. AEC の進捗状況に関して、表 1 とともに、石川（2013、2015）、参照。物品貿易の自由化・円滑化、サービス貿易や投資の自由化に関して助川（2013、2015）、参照。また AEC の様々な分野における状況に関しては、石川・清水・助川（2013）の各章を参照頂きたい。

14. 『通商弘報』2015 年 3 月 16 日号。

15. ASEAN の自動車産業と日本企業に関して詳細は、清水（2015）を参照。

16. フォーイン『アジア自動車月報』2015 年 2 月号、23 ページ。

17. 『アジア自動車月報』2015 年 2 月号、22 ページ。

18. フォーイン（2015）、32-35 ページ。

19. フォーイン（2015）、84 ページ。

20. ASEAN 事務局資料による。

21. 詳しくは、清水（2011、2015）を参照頂きたい。

22. フォーイン（2015）、171 ページ。

23. *ASEAN 2025: Forging Ahead Together* (http://www.asean.org/images/2015/November/asean-publication/ASEAN-2025-Forging-Ahead-Together-for-webCD-FINAL.pdf). 日本語訳に関しては、ASEAN 日本政府代表部の「ASEAN 経済共同体（AEC）ブループリント 2025（概要）」: （http://www.asean.emb-japan.go.jp/documents/asean2025.pdf）等、参照。

24. 同上。

＜参考文献＞

- ASEAN Secretariat, *ASEAN Documents Series*, annually, Jakarta.
- ASEAN Secretariat, *ASEAN Annual Report*, annually, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2008a), *ASEAN Charter*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2008b), *ASEAN Economic Community Blueprint*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2010), *Master Plan on ASEAN Connectivity*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2012), *ASEAN Economic Community Scorecard*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2015a), *ASEAN 2025: Forging Ahead Together*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2015b), *ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements, Jakarta*.
- ASEAN Secretariat (2015c), *ASEAN Integration Report*, Jakarta.
- Intal, P., Fukunaga, Y., Kimura, F. et.al (2014), *ASEAN Rising: ASEAN and AEC beyond 2015*, ERIA, Jakarta.
- “ Nay Pyi Taw Declaration on the ASEAN Community's Post2015 Vision.”
- 石川幸一（2013）「ASEAN 経済共同体はできるのか」、石川・清水・助川（2013）。
- 石川幸一（2015）「ASEAN 経済共同体の創設と課題」、石川・朽木・清水（2015）。
- 石川幸一・朽木昭文・清水一史（2015）『現代 ASEAN 経済論』文眞堂。
- 石川幸一・馬田啓一・渡邊頼純編（2014）『TPP 交渉の論点と日本』文眞堂。
- 石川幸一・馬田啓一・国際貿易投資研究会編（2015）『FTA 戦略の潮流：課題と展望』文眞堂。
- 石川幸一・馬田啓一・渡邊頼純編『メガ FTA 時代の新通商戦略―現状と課題―』文眞堂。
- 石川幸一・清水一史・助川成也編（2009）『ASEAN 経済共同体―東アジア統合の核となりうるか』日本貿易振興機構（JETRO）。
- 石川幸一・清水一史・助川成也編（2013）『ASEAN 経済共同体と日本』文眞堂。
- 浦田秀次郎・牛山隆一・可部繁三郎編（2015）『ASEAN 経済統合の実態』文眞堂。
- 朽木昭文・馬田啓一・石川幸一（2015）『アジアの開発と地域統合』日本評論社。
- 助川成也（2013）「物品貿易の自由化・円滑化に向けた ASEAN の取り組み」、石川・清水・助川（2013）。
- 助川成也（2015）「AFTA と域外との FTA」、石川・朽木・清水（2015）。
- フォーイン『アジア自動車月報』各月号。
- フォーイン（2015）『アジア自動車産業』フォーイン。
- 清水一史（1998）『ASEAN 域内経済協力の政治経済学』ミネルヴァ書房。
- 清水一史（2008）「東アジアの地域経済協力と FTA」、高原・田村・佐藤（2008）。
- 清水一史（2011）「ASEAN 域内経済協力と自動車部品補完―BBC・AICO・AFTA と IMV プロジェクトを中心に―」、『産業学会研究年報』、26 号。

・ 清水一史（2013）「世界経済と ASEAN 経済統合」、石川・清水・助川（2013）。

・ 清水一史（2015a）「ASEAN の自動車産業―域内経済協力と自動車産業の急速な発展―」、石川・朽木・清水（2015）。

・ 清水一史（2015b）「ASEAN 経済共同体と開発」、朽木・馬田・石川（2015）。

第 5 章　ASEAN の投資可能性とリスク

中央大学　経済研究所　客員研究員
（一財）国際貿易投資研究所　客員研究員
助川　成也

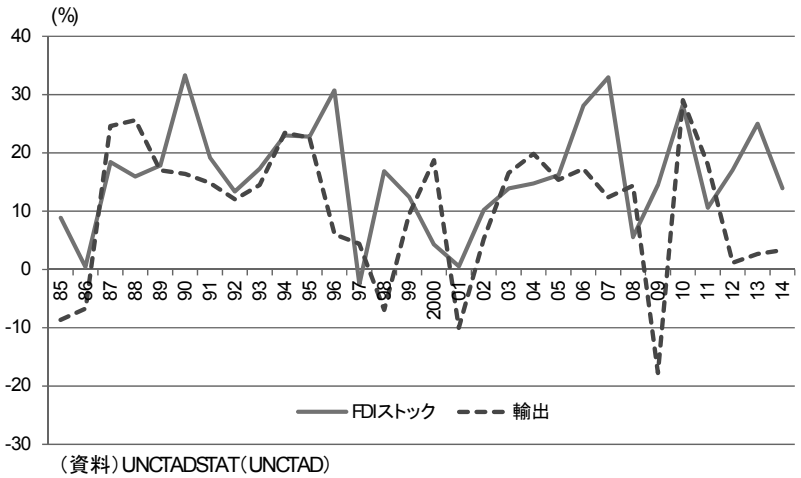
第 1 節　日本企業の ASEAN に対する見方・位置付け

1. ASEAN の投資受け入れの特徴と日本企業の海外生産

ASEAN はこれまで、主に輸出指向型投資を積極的に受け入れることを通じて雇用を創出、製品の輸出で外貨を稼ぐなど、直接投資を工業化および経済成長のエンジンに据えてきた。その流れを後押ししたのは、1985 年 9 月のプラザ合意である。プラザ合意で急激な円高ドル安に見舞われた日本企業は、汎用品を中心に国内での製造・輸出競争力が減退、新たな製造・輸出拠点を賃金のより低廉な ASEAN に求めた。ASEAN では、これら日本を中心にスピルオーバーした投資を積極的に受け入れるべく、法人税減免など各種投資恩典を用意した。

ASEAN 各国の場合、「産業政策」は「投資誘致政策」とほぼ同義と言っても過言ではない。特に、輸出指向型直接投資を受け入れることで、国内市場・産業への影響は限定的にとどめつつ、第三国向け輸出の強化で工業化と外貨獲得を目指した。実際、ASEAN の対内直接投資は輸出指向型が多いことが、直接投資と輸出との密接な関係から読み取れる。図 1 は ASEAN の対内直接投資（累積）の伸び率と輸出伸び率とをみたものであるが、両者はほぼパラレルに動いており、相関関係があることが推察できる。

図 1　ASEAN の対内直接投資累積と輸出の前年比伸び率



（資料）UNCTADSTAT（UNCTAD）

その中で、日本の対 ASEAN 向け直接投資の特徴として、製造業向け投資の割合が高いことが指摘できる。2012～14 年の 3 年間の ASEAN の対内直接投資（対世界）において、製造業投資の割合は 15～28%であった。近年、急速に存在感が高まっている ASEAN 域内投資で 25～30%。それに対して、日本は 50～58%と製造業投資比率が高い（表 1）。この傾向は長年続いており、2000 年以降も同比率は 50～60%である。特に、輸送機器、一般機械、電気機械など機械分野が日本からの投資の主役である。一方、日本と並び ASEAN の主要投資国・地域である米国、EU は、金融・保険分野が投資の中心であり、製造業向け投資の割合は限定的である。

表 1 ASEAN の国・地域別直接投資受入の製造業比率

単位：100万ドル、%

		日本	米国	EU	ASEAN	全体
製造業	2012年	13,347	−902	−3,390	5,081	17,638
	2013年	12,454	269	3,561	5,807	33,342
	2014年	6,799	−822	4,204	6,586	22,215
全産業	2012年	23,777	11,080	18,085	20,658	114,284
	2013年	21,766	4,913	22,256	19,400	117,687
	2014年	13,381	13,042	29,269	24,377	136,181
製造業比率	2012年	56.1	−8.1	−18.7	24.6	15.4
	2013年	57.2	5.5	16.0	29.9	28.3
	2014年	50.8	−6.3	14.4	27.0	16.3

（資料）ASEAN Investment Report(2013-2014 年版、2015 年版）

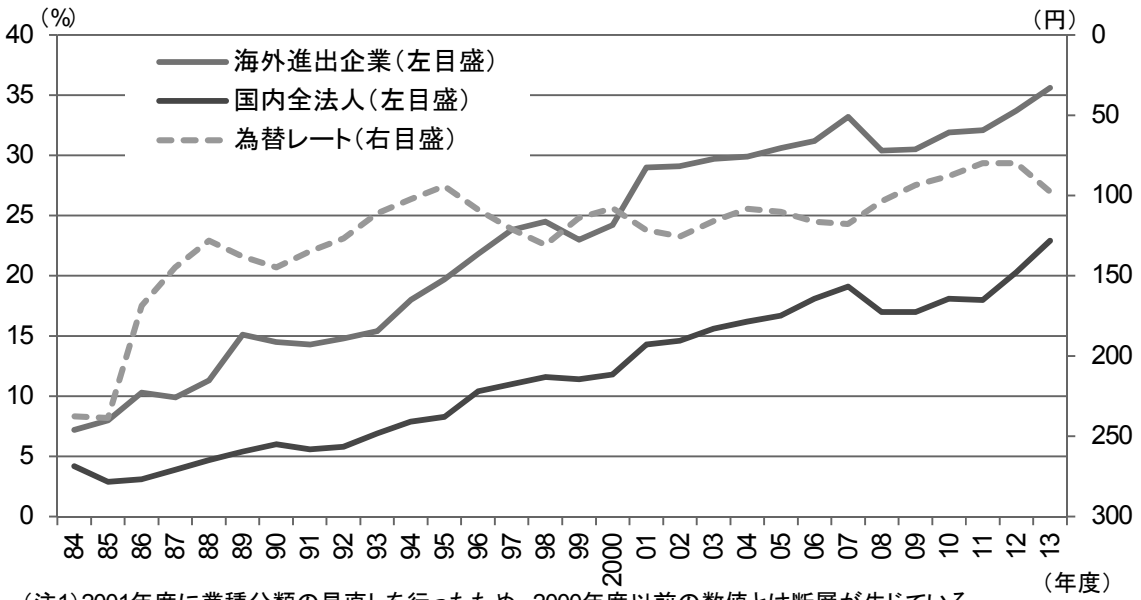
ASEAN 各国はプラザ合意以降も、度々円高に悩まされた日本企業の投資の受け皿になった。1995 年には円の対ドル為替レートが 80 円を割り込み、過去最高値となる 79 円 75 銭を記録するなど「超円高時代」となった。持続的且つ高水準の円高により、日本企業は生産を徐々に ASEAN にシフトしていった。

それは日本企業の海外生産比率にも表れている。海外事業活動基本調査（経済産業省）によれば、1985 年度時点で日本企業の製造業全体における海外生産比率は 2.9%であった。一方、海外に拠点を持つ企業を対象とした海外生産比率は 8.0%であった。以降、断続的な円高傾向に伴い、海外生産比率も右肩上がりで上昇を続けた。直近の 2013 年度（実績）では、日本の製造業全体における海外生産比率は 22.9%と生産額全体の 4 分の 1 弱が、海外に拠点がある企業についてみれば同比率は 35.6%と生産額全体の 3 分の 1 超が、それぞれ海外で生産するまでになった。

海外生産比率の上昇を牽引したのが機械分野、特に輸送機械である。統計が遡れる 94 年

度と 2013 年度とを比較すると、94 年度の海外生産比率（対象は全国内法人）は 16.9%であったが、2013 年度には 43.7%になるなど、この約 20 年で海外生産比率を 26.8%ポイント高めた。輸送機械分野において、自動車等に代表される最終アッセンブラーは早くから海外進出、主にノックダウン工場を設置してきた。以降も同アッセンブラーが現地調達率向上を指向したことがサプライヤーの海外進出および海外生産拡大をもたらし、現在までに最も海外生産比率が高い分野となった。その他の分野で海外生産比率が 2 割を超えているのは、情報通信機械（海外生産比率 30.4%）、汎用機械（同 27.6%）、化学（同 20.5%）である。

図 2 日本企業の海外生産比率推移（製造業）



(注1)2001年度に業種分類の見直しを行ったため、2000年度以前の数値とは断層が生じている。
(注2)「海外現地法人」とは、「海外子会社」(日本側出資比率が10%以上の外国法人)と「海外孫会社」(日本側出資比率50%以上の海外子会社が50%超の出資を行っている外国法人)の合計。
(資料)海外事業活動基本調査(経済産業省)各年版

2. ASEAN 各国の輸出依存度と日系企業の活動

世界における輸出額の対 GDP 比（輸出依存度）は、80 年で 16.7%、90 年で 15.3%であったが、2004 年に初めて 20%を超え、2014 年では 24.5%と、20%台半ばで推移している。1985 年のプラザ合意を経て、日本等先進国の生産機能が開発途上国に次々と移転、それに伴い、必要な原材料や資本財、また完成品の貿易が活発化、その結果、世界の輸出依存度が上昇してきたとみられる。

一方、内需や人口面で限りがある ASEAN 各国は、これまで輸出を梃に経済成長を目指

してきた。そのため、自ずと ASEAN の輸出依存度は高くなる。ASEAN における輸出額の対 GDP 比は、80 年に 35.5%であったが、90 年には 39.2%へと緩やかに上昇していたものの、10 年後の 2000 年には一気に 70.0%にまで上昇した。その結果、より外部経済に敏感な経済構造になった。これは 97 年 7 月にタイを震源としたアジア通貨危機の影響も少なからずある。同危機の発生により国内需要が急速に冷え込み、余剰となった供給を輸出に振り向けることで、危機からの脱出を図った。更に、現地通貨安による輸出ドライブがかかった。そのため、この時期、輸出が ASEAN 経済を下支えしたと言える。

外需に依存してきた ASEAN は、2000 年春の IT バブルの崩壊、2008 年のリーマンショックに端を発する欧米金融・財政危機など、それらの影響を半ば直接的に受けることになった。ASEAN は内需、外需のどちらか一方に依存する経済構造はリスクがあるとして、より内外需のバランスを重視するようになった。その結果、直近の 2014 年では輸出依存度は 52.6%にまで下がっている。

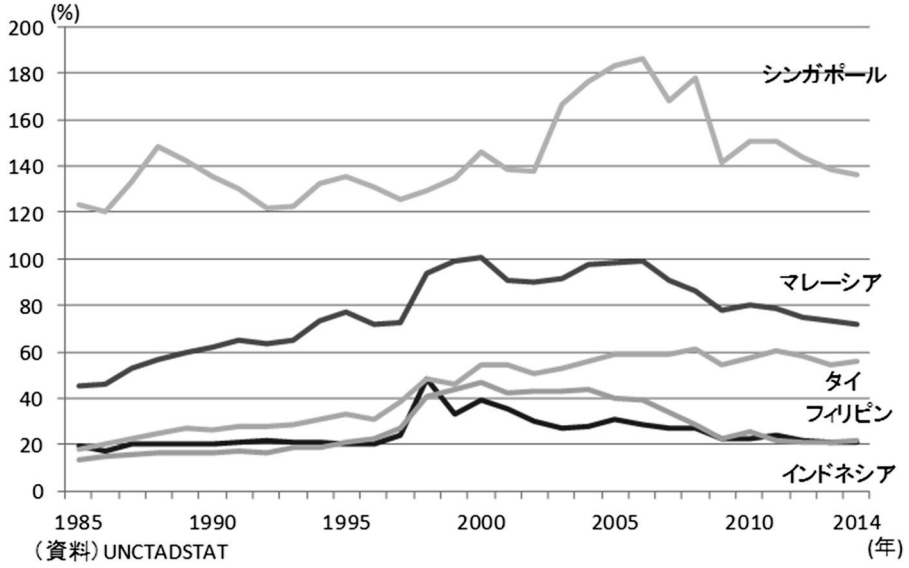
特に、インドネシアを除き内需に限りがある ASEAN 各国は、経済成長の糧を輸出指向型企業の投資誘致とそれら企業の輸出に求めたことで、他の地域に比べ、輸出依存度が高い経済構造になっている。特に、人口規模や内需、投入資源に限りがあるシンガポールやマレーシアは、IT バブルの崩壊、リーマンショックを経て輸出依存度は下がってきているものの、依然としてその水準は高い。

ASEAN を国別でみると、経済規模に比べ特に輸出額が突出して高いのがシンガポールである。1980 年代以降 2014 年までの期間を通じて常に 100%台半ばで推移している。2000 年代半ばには輸出額が経済規模の 1.8～1.9 倍を記録した。マレーシアも他の加盟国に比べ輸出依存度合が高い。IT 景気がピークに達し、同バブルが崩壊した 2000 年は GDP とほぼ同規模にまで輸出は拡大した。以降、輸出依存度は下落、2010 年以降、70～80%で推移しているものの依然としてその水準は高い。シンガポール、マレーシアの輸出依存度の高さは世界全体で見ても突出している。世界各国の輸出依存度を見ると、2014 年においてシンガポールは中国・香港に次ぐ世界第 2 位であり、マレーシアも世界第 12 位である。なお、ASEAN 後発加盟国のベトナムも近年、輸出依存度を急速に高めており、2014 年においてマレーシアを上回る世界第 8 位（輸出依存度 80.6%）になっている。このように、特にこれら国々は欧米等主要市場の景気に自国の経済が大きく左右されるなど、世界経済に過敏なまでに影響を受けざるを得ない構造である。

ASEAN の中で輸出依存度が低いのがフィリピン、インドネシアである。インドネシア

は 1998 年、フィリピンは 2000 年に各々50%弱でピークを迎えたが、それ以降、徐々に低下、2014 年においてインドネシアで 20.8%、フィリピンで 21.8%と開発途上国平均（29.1%）を大きく下回っている。

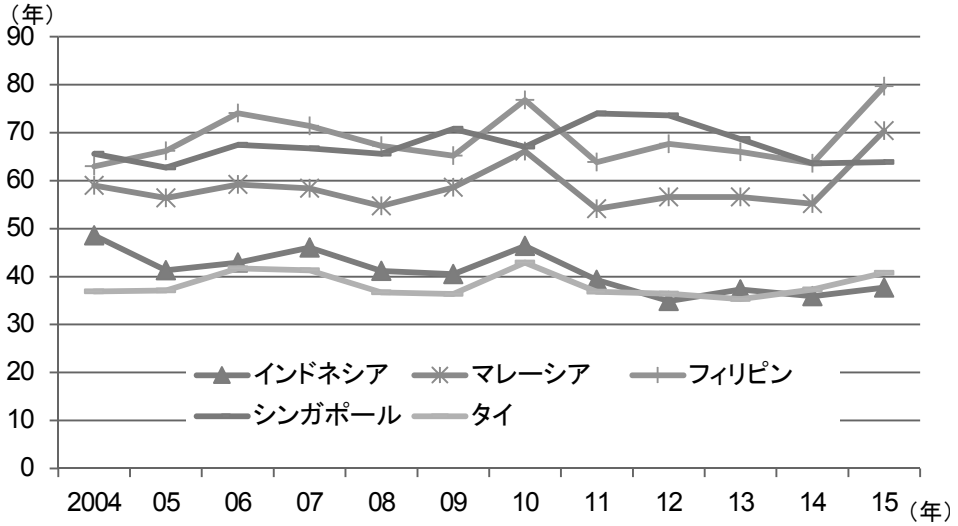
図 3 ASEAN 先行加盟 5 カ国の輸出依存度推移



一方、これら ASEAN に進出している日本企業についても輸出依存の観点からその動向を見る。在 ASEAN 日系製造業について、売上高に占める輸出の割合で、内需指向型か、または外需指向型か、大きく 2 つに分かれる。主に内需指向型はインドネシア、タイ、そして輸出指向型はフィリピン、マレーシア、シンガポールである。前述で ASEAN 各国の輸出依存度をみたが、日系企業の活動状況と異なるのはフィリピンである。フィリピンの輸出依存度は約 2 割とインドネシアと並んで低い。また同国の人口は 2014 年に 1 億人を超える一方、アキノ政権の下、経済成長率も ASEAN の中でトップクラスとなっており、内需面でも有望と言えよう。その一方、在フィリピン日系企業の平均輸出比率は、この 10 年程度は 7 割前後、直近の 15 年では 79.7%に達するなど、輸出指向型企業が大半を占める。フィリピンに進出している製造企業の多くは、フィリピン経済区庁（PEZA）の認可を得た工業団地に入居している。PEZA では、新規設立企業の場合は 4～8 年間に亘り、事業拡大の場合は 3 年間、法人税が免税になる。免税期間後にあっても、地方税や国税を納める代わりに、総所得に対し 5%の特別法人税が適用される。登録できる企業は、生産の 70%

以上を輸出する製造・組立・加工事業者など製造輸出企業、売上の 70%以上を海外の顧客から得る IT 事業者など IT 輸出企業である。そのためフィリピン向けの投資は、これまで輸出指向型が多かった。その一方、東アジアでは ASEAN 自由貿易地域（AFTA）を皮切りに、日本、中国、韓国、豪州・NZ、インド等との自由貿易協定（FTA）網が構築された。もともとフィリピンは ASEAN 加盟国の中でも関税が低く、且つ原材料・部品等の国内調達面でタイやインドネシアの後塵を拝することから、フィリピンに立地して内需を狙うのではなく、タイなど産業集積がある国に輸出拠点を置き、そこから FTA を用いてフィリピン市場を狙う企業が多い。

図 4 在 ASEAN 日系企業の輸出比率推移



（資料）在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（各年版／ジェトロ）

3. 日本企業の海外進出要因の変化

1985 年のプラザ合意以降、日本企業の海外直接投資、特に ASEAN 向けは前述の通り長年続く円高への対応という側面が強かった。1997 年に発生したアジア通貨危機があったものの、ASEAN 各国では年々中間層の厚みが増し、「消費市場」としての魅力を兼ね備えるようになった。その結果、現地市場獲得のための投資も着実に増えてきている。現地市場獲得型投資を制度面で後押ししたのが、世界貿易機関（WTO）である。WTO の TRIM 協定（貿易に関連する投資措置に関する協定）では、WTO 成立後、先進国は 3 年以内、発展途上国は 8 年以内に、それぞれ輸出義務規定を廃止することが求められた。ASEAN 各国が採ってきた輸出指向型工業化も、税制上での恩典を付与して振興することは輸出補

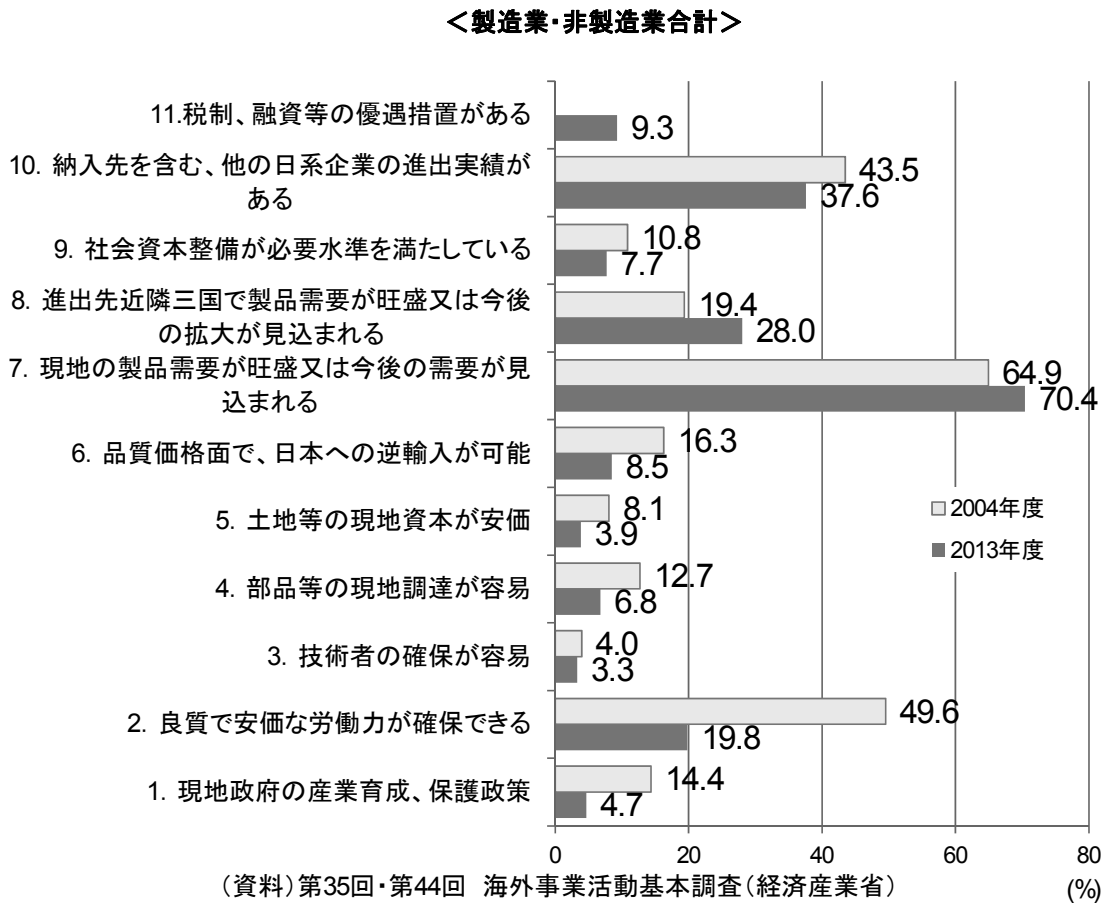
助金に該当するとして、事実上不可能となった。そのため、ASEAN へ投資する企業は、自社の事業戦略に則った形で内需・外需を自由に開拓することが出来るようになった。

輸出義務規定は 2003 年頃に撤廃されたが、海外事業活動基本調査では、その翌年 2004 年度と 2013 年度とで日本企業が投資を決定した際のポイントを聞いている。2004 年度時点で最も高い投資決定要因は、「現地の製品需要が旺盛又は今後の需要が見込まれること」であり、全体の 64.9%を占める。これに「良質で安価な労働力が確保できる」（同 49.6%）、「納入先を含む他の日系企業の進出実績がある」（同 43.5%）が上位 3 項目である。つまり 2004 年時点での投資決定要因を分類すると、第 1 位が「現地市場獲得型」、第 2 位が「労働力確保（円高対応）型」、第 3 位が「顧客追随型」である。

しかし、2013 年度時点の投資決定のポイントは少し異なる。2003 年度でもトップだった「現地の製品需要が旺盛又は今後の需要が見込まれること」が 7 割までシェアを伸ばすなど、より現地市場獲得指向を強めている。これに「納入先を含む他の日系企業の進出実績がある」（同 37.6%）が続く。そして、労働力確保型は後退し、代わって「進出先近隣三国で製品需要が旺盛又は今後の拡大が見込まれる」が 28.0%で第 3 位に入った。2010 年、ASEAN は域内において ASEAN 自由貿易地域（AFTA）の下、先発加盟 6 カ国の域内関税を撤廃、更に 2015 年には後発加盟 4 カ国、いわゆる CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）の関税について一部品目を除いて撤廃した。更に ASEAN は 2010 年には東アジア地域で 5 つの ASEAN＋1FTA、具体的に中国、韓国、日本、インド、豪州・NZ との間で FTA を全て発効させた。その結果、ASEAN 域内に拠点があれば、域内および東アジアで FTA 特恵関税を用いることにより、価格競争力上有利な形で輸出できる環境が整った。

長年、円高に悩まされ続けてきた日本企業は、為替変動対策として国内外双方の生産拠点を活用し、為替がある程度変動しても、輸出入をバランスさせるなど、為替変動の影響を最小限に抑えるべく基盤強化への取り組みを通じ、為替変動に対する耐性を強化した企業も多い。そのため、日本企業の海外投資は、進出先にもよるが、より「市場獲得型」に移行していると言えよう。

図 5 日本企業の投資決定のポイント（対全世界／2004 年度と 13 年度の比較）



（資料）第35回･第44回 海外事業活動基本調査（経済産業省）

4.「稼げる地域」に変貌する ASEAN

ASEAN は長年、日本での生産において価格競争力を喪失した汎用品を中心に、日本に代わって生産し、日本に戻すまたは第三国へ輸出する拠点と位置付けられてきた。しかし近年、例えば ASEAN で開発されたピックアップトラックやコンパクトカーが複数登場、そのうち幾つかは日本にも輸出されるなど、技術力の向上が目覚ましい。また、ASEAN は自国を生産・輸出のハブ拠点と位置付けられるよう、戦略的に次々と FTA を締結するなど、投資環境整備に注力した結果、日本企業にとって ASEAN の戦略的位置付けの重要性が高まっている。

更に、ASEAN は「稼げる地域」としても見直されている。前出の海外事業活動基本調査で、現地法人が世界全体の海外事業活動で稼いだ経常利益額の地域別シェアを 2000 年度以降 5 年毎に見ると、全産業で 2000 年度に世界全体の 4 割（40.7%）稼いでいた米国が、徐々にシェアが下落している。特に、製造業でその傾向が明らかである。米国に代わ

って存在感を高めているのが中国､そしてASEANである｡全産業また製造業においても、年々、経常利益をこの地域で稼ぐ割合が高まっている。特に製造業では、世界全体の経常利益の6割超（中国：30.3%、ASEAN10：30.8%）をこれら地域で稼いでいる（表2)。

表2 日系現地法人全体の経常利益の国･地域別シェア

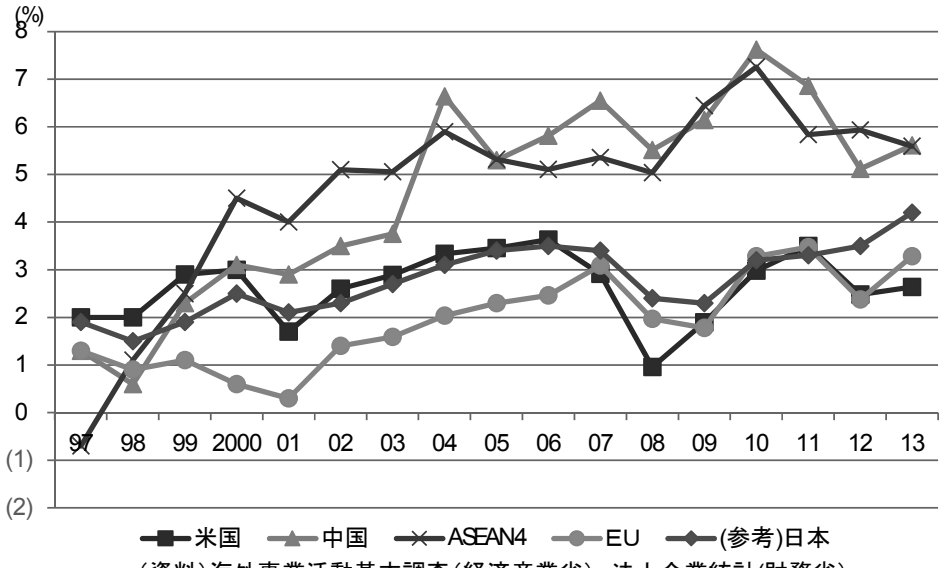
（単位：%）

	全産業				製造業			
	2000年度	05年度	10年度	13年度	2000年度	05年度	10年度	13年度
世界全体	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
米国	40.7	28.5	13.7	18.9	34.6	27.8	18.6	14.2
中国	5.0	8.3	17.6	19.5	13.7	11.5	26.5	30.3
ASEAN4	13.4	12.8	15.7	18.2	12.9	19.2	25.1	27.3
ＥＵ	3.8	11.5	9.0	10.7	5.1	12.9	6.3	4.1
その他	37.1	38.8	44.0	32.7	33.7	28.6	23.5	24.1
（参考）ASEAN10	n.a.	n.a.	20.2	21.9	n.a.	n.a.	28.5	30.8

（資料）海外事業活動基本調査（各年版／経済産業省）

また、特筆すべきは、アジアの利益率の高さである。図6は、アジア通貨危機が発生した1997年以降における日系現地法人の売上高経常利益率の推移をみたものである。ここでは大きく、アジア（中国、ASEAN）と欧米（米国、EU）とで二分されていることがわかる。アジアは2010年度をピークにここ数年は利益率が下がっているものの、ここ10年間の経常利益率は5～7%で推移している。一方､欧米もアジアと同様の軌跡を辿るものの、利益率はアジアに比べて低く、2～4%で推移している。また、参考までに日本の国内法人の経常利益率は、概して欧米地域とほぼ同様の動きを示している。このように売上高経常利益率からみても、ASEANは「利益率が高い地域」であることがわかる。

図 6 海外現地法人(地域別)の売上高経常利益率推移(全産業)



(資料)海外事業活動基本調査(経済産業省)、法人企業統計(財務省)

第 2 節　投資環境面での ASEAN 各国の特徴

1. 投資環境面でのメリット

高い利益率を誇る ASEAN は、2015 年末に ASEAN 経済共同体（AEC）が正式に発足し、人口 6 億人を超える「単一の市場と生産基地」となった。しかし、ASEAN は EU のような関税同盟ではなく、そのため輸出入時には通常の税関手続きが必要である。また、ASEAN は 10 カ国から構成され、経済規模、人口、所得水準、インフラ整備状況、また FTA など通商環境も多種多様である。そのため ASEAN に投資をする場合でも、どの国に投資をするか、各国の所与の条件を比較しながら、慎重に検討する必要がある。本稿では、ブルネイを除く先発加盟国の投資環境面でのメリット・デメリットを見てみたい。

ジェトロが 2015 年 10～11 月にかけて実施した「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」では、ASEAN における「投資環境面でのメリット」について、在 ASEAN 日系企業 2,204 社から回答を得た。この中で、投資環境の項目毎に当該国に進出している企業の何割がメリットと感じているかを算出し、順位付けを行った。前節で、「投資決定のポイント」について 2004 年度、13 年度を通じて「現地の製品需要が旺盛又は今後の需要が見込まれること」が挙げられた。この「市場規模・成長性」について、メリットと感じている日系企業の割合をみると、インドネシアが最も高く 83.6%、第 2 位がミャンマーで 81.3%、第 3 位がベトナムで 51.6%、これにタイ、フィリピン等が続く。

また、「納入先を含む他の日系企業の進出実績がある」が 2013 年度の進出決定要因第 2 位であったが、「取引先(納入先)企業の集積」をメリットとして感じている国は、タイが最も多く 43.6%、大きく離されてインドネシア（22.0%）、シンガポール(18.1%)が続く。ASEAN において「現地市場」の側面から評価すると、インドネシアが最も有望とされている。

一方、2004 年時点の投資決定要因第 2 位は「良質で安価な労働力が確保できる」であったが、ジェトロ調査では「人件費の安さ」並びに「従業員の雇いやすさ(一般ワーカー、一般スタッフ・事務員等)」と設問に反映される。人件費はもちろん、後発加盟国の方が安い。しかし、当該製品を製造するに十分な技術者、裾野産業、そしてインフラ等が不可欠である。これら所与の条件を満たした上での「人件費の安さ」では、フィリピンが 66.4%で最も高い。2 位以降、ベトナムを筆頭とした後発加盟国が続く。一方、失業率が高い分、労働者が確保しやすいとみられているインドネシアについては 23.1%、タイについても 19.1%が、それぞれ人件費が安いと感じているに過ぎない。

表 3 日本企業の投資決定要因に関する在 ASEAN 日系企業の満足度

単位：%

市場規模／成長性		取引先(納入先)企業の集積		人件費の安さ		従業員の雇いやすさ(一般ワーカー、一般スタッフ・事務員等)	
インドネシア	83.6	タイ	43.6	フィリピン	66.4	フィリピン	38.8
ミャンマー	81.3	インドネシア	22.0	ベトナム	57.7	ベトナム	26.4
ベトナム	51.6	シンガポール	18.1	ラオス	56.3	カンボジア	20.0
タイ	47.3	マレーシア	12.5	カンボジア	51.3	インドネシア	19.9
フィリピン	37.9	ベトナム	11.4	ミャンマー	37.5	タイ	14.9
シンガポール	36.7	カンボジア	6.3	インドネシア	23.1	シンガポール	7.7
カンボジア	33.8	フィリピン	5.2	タイ	19.1	マレーシア	6.4
マレーシア	20.7	ラオス	–	マレーシア	12.9	ラオス	–
ラオス	12.5	ミャンマー	–	シンガポール	4.1	ミャンマー	–
ASEAN	49.3	ASEAN	21.3	ASEAN	31.1	ASEAN	17.9

（資料）在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（ジェトロ/2015年度）

インドネシアは ASEAN の中でも最も労働争議が激しく。且つ賃金が最も急速に上昇している国である。インドネシアでの労働争議における労働者側の要求は、賃上げに加えて、派遣労働の撤廃、社会保障制度の整備等多岐に亘る。ジェトロの「アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較調査」によれば、2008 年時点のワーカー賃金を 100 としたとき、2015 年はフィリピン（マニラ）で 128.0 であった。一方、インドネシアは 219.7 と倍以上になった（2008 年：1,443,914 ルピア／2015 年：3,173,000 ルピア）。これは毎年、平均で 9.6%賃金が上昇している計算になる。

一方、タイは 2008 年を 100 とした場合、2015 年の賃金指数は 144.5 であった。タイの場合、政府が政策的に賃上げを実施したことが影響している。「全国一律最低賃金 300 バーツ」を掲げ、2011 年の下院議員選挙で地滑り的勝利を収めたインラック首相は、同政策の導入について、2012 年 4 月 1 日にバンコク都及びその周辺県、プーケットの 7 都県で 300 バーツに引き上げ、残る 70 県は一律 40%を引き上げた。そして 2013 年 1 月に同 70 県の最低賃金を 300 バーツまで引き上げ、最低賃金の全国一律化を実現した。

次いで「従業員の雇いやすさ(一般ワーカー、一般スタッフ・事務員等)」では、最もそう感じている割合が高い国はフィリピンで 38.8%である。これに 20%台でベトナム（同 26.4%）、カンボジア（20.0%）が続く。つまり、「雇用しやすい」と考えているのは、後発加盟国のベトナムで大凡 4 社に 1 社、カンボジアで 5 社に 1 社に過ぎない。フィリピン

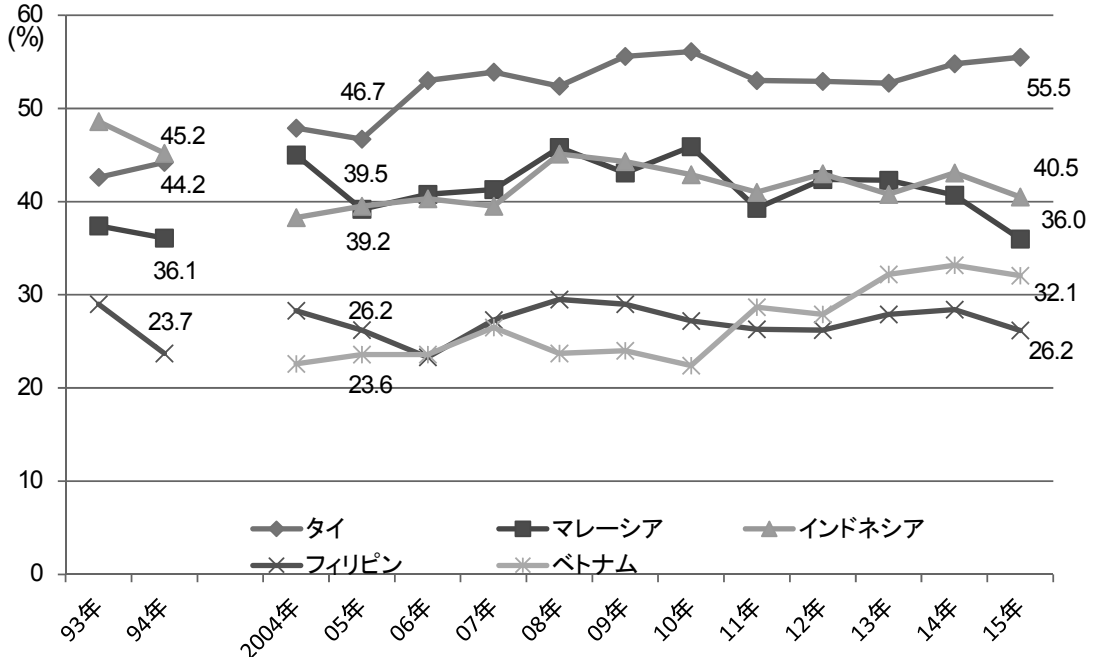
を除き、一般ワーカー、一般スタッフ・事務員等の労働需給について、概してASEANでは逼迫している状況が推察できる。ASEANで失業率が高い国の代表はフィリピンとインドネシアである。フィリピンは失業率が2014年で6.8%、インドネシアで5.9%であった。一方、安価な労働力が期待されている後発加盟国は、概して失業率は低い。ASEAN事務局によれば、2013年時点でCLMVの中で最も失業率が低いのはカンボジアで0.3%、これにラオスが1.9%で続く。一方、近年、中小企業の進出が続くベトナムで同比率は3.6%、工業化萌芽前のミャンマーでも 4.0%に過ぎないなど、後発加盟国でも労働力の確保が課題である。

2. 海外生産における制約要因

ASEANに進出し、生産に従事している日本企業において、オペレーション上での困難は、特に「品質管理の難しさ」と「原材料・部品の現地調達の難しさ」である。特に、後者については、直接投資により構築されてきた裾野産業の厚薄が原材料・部品調達の可否を大きく左右する。原材料・部品の現地調達が困難であれば、輸入調達に依存せざるを得ない。輸入調達は時間的にも、コスト的にも企業にとってより負担が増えることになる。

在アジア・オセアニアの日系企業実態調査では、進出日系製造業の現地調達率を毎年調査している。ASEAN主要国の中で最も現地調達率が高いのはタイである。ASEANの中でタイには最も多く日本企業が進出しており、日本企業がタイにおける産業集積の根幹を成しているといっても過言ではない。1990年代前半、タイの現地調達率は40%台半ばでインドネシアとほぼ同程度であった。10年前の2005年に46.7%であった現地調達率は年を追うごとに上昇し、2015年には55.5%にまで上昇している。長年に亘って重層的に企業が資本を投下してきた成果がここに表れてきている。一方、インドネシア、マレーシアはほぼ同水準で似た動きを示しているが、インドネシアは90年代前半以降、40%台前半から半ばで推移している。マレーシアも同様であるが、2010年の 45.9%をピークに徐々にその比率は下落、2015年には40%を割り込み、36.0%になった。一方、製造業の6割超が現地調達の困難性を指摘しているフィリピン、ベトナムについて、フィリピンはこの10年間、30%を超えることなく、常に20%台後半で推移している。それに対し、2000年代前半は20%台前半で推移してきたベトナムであったが、2010年代に入ると投資の累積効果から現地調達率が向上を見せ始め、この3年間は30%台を維持するなど、現地調達環境が徐々に改善していることが見て取れる。

図 7 ASEAN 主要国における進出日系製造企業の平均現地調達率推移



（資料）アジア・オセアニアの日系企業活動実態調査（各年版／ジェトロ）

国内調達が難しい場合、必要な原材料・部品を輸入することになるが、国境を越え通関をする際、また通関に必要な文書の作成・提示等には管理コストを要する。世界銀行の Doing Business2016 によれば、「国境を越える際に要するコスト」について全世界平均で 465 ドル、「文書作成・提示に要するコスト」で 201 ドルを要する（注 1）。関税同盟である EU 加盟国が域内調達を行う場合、EU 域内の国境通関自体が基本的に撤廃されていることから、輸出入という概念はない。そのため、国境を越える際のコストは発生せず、国内調達と同様の取り扱いを受けている。一方、ASEAN 加盟国は域内で AFTA を締結し、ASEAN 原産品の域内関税はほとんどの品目でゼロになっているものの、EU と異なり、国境には物理的に税関が存在し、通関手続きが求められる。関税の減免税には、通関手続きの際、原産地証明書を提示することになるが、それを確認・審査するのも税関である。そのため、EU と異なり ASEAN では国境を越える貿易に関しては、例えば通関業務に関し、船卸費用、陸揚費用、輸入検査料、倉庫料、通関業務関連諸経費等の各種コストを要することになる。

ASEAN 先行加盟国の中で国境の通過に関するコストが最もかかるのはフィリピンで 580 ドル、これにブルネイ（395 ドル）、インドネシア（383 ドル）が続く。シンガポール、タイは 200 ドル台前半で、世界平均と比べても低い。一方、文書作成・提示等に要するコ

ストは、インドネシアが最も高く 160 ドル、続くマレーシア（60 ドル）とは大きな開きがある。一方、後発加盟国ではこれらコストが全ての国で 100 ドルを超えている。

表 4 国際貿易（輸入）関連コスト

	国境の通過に要するコスト		文書の作成・提示等に要するコスト	
	米ドル	順位	米ドル	順位
ブルネイ	395	94	50	47
インドネシア	383	91	160	115
マレーシア	321	78	60	58
フィリピン	580	119	50	50
シンガポール	220	56	37	36
タイ	233	59	43	42
カンボジア	240	60	120	95
ラオス	153	45	115	92
ミャンマー	367	87	115	93
ベトナム	268	67	183	123
日本	337	83	23	32
中国	777	156	171	120

（注）順位は全189カ国・地域のもの。
（資料）Doing Business 2016（世界銀行）

2015 年末、ASEAN は経済共同体（AEC）を設立し、その最大の成果として、AFTA による域内関税撤廃を挙げている。しかし ASEAN は、「関税撤廃だけでは、開かれた市場は創出されない」として、原産地規則の簡素化や原産地の自己証明制度（SC）の導入、ASEAN シングルウィンドウ（ASW）など貿易円滑化に資する措置導入を推進している。

特に、進出日系企業が最も期待しているのが ASW である。ジェトロが実施した在アジア・オセアニア進出日系企業実態調査（2015 年度調査）では、AEC に期待している事項として、在 ASEAN 日系企業 2,067 社のうち 53.8%を占める 1,112 社が「通関手続きの簡素化」(通関申告書の統一、輸出入のシングルウインドウ化)を挙げた。これは「熟練労働者の移動自由化」（同 20.9%）や「サービス業の出資規制の緩和・撤廃」（同 17.7%）等を大きく引き離し、第 1 位である。

ASW は、貿易関連書類や情報を電子的に一元的に受け付け、それらが輸入相手国の一元的窓口を通じて瞬時に関係機関に電送されることで、通関手続きに要する時間やコストを大幅に削減する取り組みである。まず加盟国は国内でナショナル・シングルウインドウ

（NSW）を設け、これら 10 カ国の NSW を繋ぐことで ASW が構築される。現在までに NSW を構築したのは 7 カ国で、カンボジア、ラオス、ミャンマーの早期構築が待たれる。

現在、NSW を構築した 7 カ国のうち 5 カ国でパイロットプロジェクト（PP）として AFTA 用原産地証明書 ATIGA フォーム D の電子的交換テストが行われている。このテストは、米国国際開発庁（USAID）が ACTI（貿易・投資を通じた ASEAN 連結性）プロジェクトとして資金援助している。この本格的な ASW の実現に向けた PP コンポーネント 2 は段階的に実施され、2016 年末に実稼働を目指す。また、ASW 実施にかかる法的枠組みも、2015 年 9 月に ASEAN 財務相会議（AMM）で署名されるなど、ASW 実現に大きく近づいた。ASW が本格稼働すれば、通関やその手続きに関する時間、コストも確実に削減されることが見込まれ、ASEAN の国境障壁が大きく下がることが期待される。

3. 海外生産による製造原価削減メリット

海外進出・生産は大きく、現地の市場獲得、または既に進出している顧客への供給が目的の「現地市場獲得型」、または、日本での生産コスト削減を目的にした「国内生産代替型」とに分けられる。内閣府（注 2）は「対外直接投資」について、i)類似した生産要素が存在している国に財・サービスの生産拠点を設置し、需要に近接する地点で最終財の現地生産を行う「水平的直接投資」と、ii)異なる生産要素が存在している国に、財・サービスの生産工程の一部を移転し、両国に存在する生産要素の差異を利用して工程間分業を行う「垂直的直接投資」と、企業の海外生産移転の動機に基づいて整理している。前者の実現には「規模の経済の喪失」というコストを要する。一方、後者には、貿易コストや生産工程間の「統合の経済の喪失」、いわゆるサービス・リンク・コストを要することになる。サービス・リンク・コストとは、従来の生産活動を複数の生産ブロックに分解し、各々の工程に適した立地条件の場所に分散立地させた場合、分散立地した工程間で要する輸送費や貿易関連コスト等を指す。特に、「国内生産代替型」投資の場合、このサービス・リンク・コストを含めた製造原価を日本に比べいかに圧縮するかが、競争力強化の鍵となる。

表 5 は日本での製造原価を 100 とした時、ASEAN 各国でどの程度で製造出来ているかを示したものである。これをみると、ASEAN での生産で、概して日本の製造原価の 8 割程度で生産していることがわかる。前節の通り、日本における 2013 年度の海外生産比率は製造業全体で 22.9%である。中でも海外生産比率が高い分野は、輸送機械で 43.7%、これに情報通信機械が 30.4%、汎用機械が 27.6%で続く。これら分野は、表 5 では各々、輸

送機械器具、電気機械器具、一般機械器具に当てはまるが、製造原価は各々80%前後である。そのうち輸送機械器具、一般機械器具は概して「現地市場獲得型」、電気機械器具は「国内代替生産型」である。実際、在 ASEAN 日系企業の売上高に占める輸出比率は、輸送機械器具で 37.4%、一般機械器具で 41.9%であるなど、売上高に占める内需向け割合がより大きい。一方、電気機械器具の売上高に占める輸出比率は 8 割弱（78.4%）と、繊維分野に次ぐ輸出指向型産業に位置付けられている。同器具の輸出先のおおよそ 4 割弱（38.1%）は日本向けに戻しており、これに ASEAN（同 25.6%）、中国（同 8.4%）、米国（同 7.7%）、欧州（同 6.8%）が続く。

ASEAN での製造原価を低く抑え、生産品を日本に戻す「国内代替生産型」の代表例は繊維分野である。同分野について、現地生産の製造原価は ASEAN 全体で 7 割弱、インドネシアやタイでは 60 台前半であるなど、海外生産によってコストの大幅圧縮を実現している。日本での繊維製造品出荷額は 1991 年をピークに減少傾向を辿っており、高機能繊維や品質の優れた素材等を除き、海外生産・移転が進んでいる産業の代表でもある。同分野では、海外で生産した繊維品を日本に持ち帰る場合が多い。2015 年度のジェトロ調査によれば、在 ASEAN 日系繊維製造企業の売上高のうち 83.2%は輸出向けであり、更に輸出全体のうち 74.1%を日本に持ち帰っている。在 ASEAN 進出企業の日本向け輸出は、その大半が親会社などグループ企業間での企業内貿易が大半を占める。海外事業活動基本調査によれば、ASEAN4 に進出している製造業の日本向け輸出額のうち平均で 9 割弱は親会社向けである。日本ではコスト面などで製造が難しくなった製品の製造を ASEAN で行い製造原価を圧縮、その上で完成品を親会社に戻している姿が浮かび上がってくる。

表 5 日本における製造原価を 100 とした場合の産業別平均製造原価

	インドネシア	シンガポール	タイ	フィリピン	マレーシア	（参考）ASEAN	（参考）中国
製造業	80.3	87.6	81.7	76.3	80.5	78.7	81.9
食料品	76.3	110.0	76.3	80.0	78.3	74.1	85.3
繊維	62.7	70.0	63.8	－	75.0	67.9	75.4
木材・パルプ	73.8	－	90.0	－	95.0	78.7	98.0
化学・医薬	89.9	85.6	83.3	78.3	79.3	82.9	83.7
ゴム・皮革	73.3	－	82.4	60.0	73.8	79.6	84.9
鉄・非鉄・金属	81.4	88.3	83.9	71.5	85.4	80.2	79.9
一般機械器具	91.6	90.0	86.4	90.0	76.0	83.3	79.6
電気機械器具	77.7	77.1	80.5	77.8	77.9	76.5	80.2
輸送機械器具	80.7	－	84.2	75.8	96.8	81.5	86.6
精密機械器具	80.0	66.7	65.0	117.5	75.0	75.9	79.4
その他製造業	75.7	100.0	76.8	70.0	71.4	74.7	78.9

（資料）在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（ジェトロ/2015年度）

第 3 節　ビジネスリスクとその低減化に向けた動き

1. 海外事業展開上のビジネスリスク

2011 年 10 月、タイ中部アユタヤ県最北部に位置するサハ・ラタナナコン工業団地の堤防が突如決壊、工業団地全体が冠水して以降、バンコク以北で最大の日系企業数を抱えるロジャナ工業団地他、あわせて 7 つの工業団地が次々と洪水に飲み込まれた。大洪水の被害を受けた 7 つの工業団地の入居企業全 804 社のうち日系企業は半分超を占める 449 社にのぼった。工業地帯を襲った前代未聞の災害から約 5 年が経過しているが、この災害は各種ビジネスリスクを踏まえた事業運営の必要性を教えてくれた。

実際、タイにおける製造業の競争力の源泉であった産業集積の一角が洪水で被災したが、特に同地域は電気・電子部品が集積し、その被災の影響は、サプライチェーンを通じて機械分野を中心に広範囲な産業および地域に波及した。近年、電子部品は IT 化の流れを受け、電気機器のみならず、自動車等輸送機器、工作機械、カメラ等精密機器などでも大量に使用されており、その影響は広範囲に広がった。

また、直接的には洪水被害がなかった企業でも、サプライヤーや納入先が被災したことによりサプライチェーンが目詰まりを起こし、生産継続が困難になった企業が続出するなど、影響は被災企業以外にも拡大した。2012 年上半期タイ国日系企業景気動向調査 によれば、製造業 226 社のうち、洪水により直接的な被害を受けた企業は 55 社（全体の 24.3%）にとどまったが、「取引先等が被災し間接的に被害を受けた」企業は 138 社で全体の 61.1%にのぼった。「直接的」または「間接的」いずれかで洪水の影響を受けた企業は全体の 85.4%（193 社）にのぼるなど製造業のほとんどが何らかの形で洪水の被害を受けた。

表 6　2011 年タイ大洪水における日系製造企業の被害の有無

	回答企業数	社数			構成比(%)			直接＋間接被害
		直接的被害あり	間接的被害あり	被害なし	直接的被害あり	間接的被害あり	被害なし	
食料品	14	4	7	3	28.6	50.0	21.4	78.6
繊維	14	7	5	2	50.0	35.7	14.3	85.7
化学	31	2	20	9	6.5	64.5	29.0	71.0
鉄鋼・非鉄	28	3	21	4	10.7	75.0	14.3	85.7
一般機械	12	4	5	3	33.3	41.7	25.0	75.0
電気・電子機械	44	19	25	0	43.2	56.8	0.0	100.0
輸送用機械	40	6	29	5	15.0	72.5	12.5	87.5
その他	43	10	26	7	23.3	60.5	16.3	83.7
製造業全体	226	55	138	33	24.3	61.1	14.6	85.4
（参考）								
非製造業全体	139	20	86	33	14.4	61.9	23.7	76.3
全　　体	365	75	224	66	20.5	61.4	18.1	81.9

（資料）2012年上半期景気動向調査（バンコク日本人商工会議所経済調査会／2012年6月調査）

例えば、トヨタはタイ国内 3 工場（サムロン工場、ゲートウェー工場、バンボー工場）にはいずれも直接的な洪水の被害はなかったものの、完成車生産に必要な部品、特に直ぐに他社への切り替えが難しいトランジスタやコンデンサー等電子部品の調達に支障を来した結果、約 1 カ月以上もの間、操業停止を余儀なくされた。また、トヨタのインドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム拠点など近隣国拠点の操業停止に加え、パキスタン、北米、南アフリカにおける各々の拠点でも生産調整を余儀なくされた。

このタイ大洪水の事例にみられたように、国内外で企業は様々なリスクに囲まれている。ジェトロ貿易投資報告書（2013 年版）は、ビジネスリスク対策の重要なこととして、リスクの全体像を体系的に把握することを挙げている。特に、日本企業が新興国などへの事業展開において直面するリスクとして、大きく、i)カントリーリスク、ii)セキュリティーリスク、iii)オペレーショナルリスク、の 3 つに分けている（表 7）。カントリーリスクは、主に投資先を選定する際や既存事業の拡大の際等に重視される傾向にある。セキュリティーリスクには、テロや感染症、そしてタイ大洪水で見た自然災害リスクがある。そして最後に、企業が事業運営上、直接的にリスク管理・削減努力が求められるオペレーショナルリスクがある。ここには、通関手続きの不安定な運用など国境を越える際に発生するリスクや政治が直接的に介入することによる賃金上昇リスク、近年、インドネシアで頻発している労働争議などが挙げられる。

ジェトロは ASEAN を含めた新興国 19 カ国を対象に、新興国におけるビジネス展開上の課題を聞いている。具体的にビジネスリスクとして 14 項目を挙げ、国毎にどの項目をビジネスリスク・問題点とみているかを聞き、各国で上位 5 項目を挙げた。また、回答企業の 2 割以上が課題としている項目について色付けを行った（表 8）。タイでは 2014 年 5 月にクーデターにより国軍が政権を掌握していることもあり、カントリーリスクに分類される「政情リスクや社会情勢・治安に問題あり」が回答企業の 37.3%が課題と挙げた。これに、オペレーショナルリスクに分類される「人件費が高い、上昇している」（同 29.1%）、そしてセキュリティーリスク「自然災害リスクまたは環境汚染に問題あり」（同 21.4%）が続く。タイは 2000 年代前半までは ASEAN の中で国王の下「最も政情が安定している国」と位置付けられてきた。しかし、2006 年 9 月のタクシン追放クーデター以降、現在に至るまで、国内が親タクシン派と反タクシン派とで二分され、且つ何れかが政権の座に就くと、その反対勢力が反政府デモに回るなど、政情不安定が常態化している。

表 7 ビジネスリスクの分野と具体例

カントリーリスク		
政治	外交関係	国境問題
	対外経済関係	貿易摩擦、資源問題
	対外評価	格付機関による格下げ
	内政	外資接収・収用
	政情	反政府暴動、革命、クーデター、内戦、戦争
社会	治安	強盗、誘拐
	環境	公害
経済	国際収支悪化	外貨不足、国外送金制限
	マクロ経済	リセッション、インフレ、失業
	金融	銀行取付、株式市場暴落、為替相場不安定
	インフラ	輸送、電力、用水、通信等の未整備
	経済法	制度会社法、競争法等の不備、不安定運用
セキュリティーリスク		
	テロ	襲撃、爆弾
	新興感染症	SARS、鳥インフルエンザ
	情報セキュリティー	不正アクセス
	自然災害	地震、津波、洪水、山火事、竜巻、異常気象
オペレーショナルリスク		
	貿易	輸出入規制、通関手続きの不安定運用
	投資	投資規制（外資規制、用地取得制限）
	製造	操業規制（操業時間、騒音規制、環境規制）、原材料・部品の現地調達、品質管理の困難さ
	販売	代金回収の困難さ（与信管理）、知的財産権侵害（著作権侵害、模倣品）、製造物責任（PL）・リコール
	宣伝・広告	広告規制、風評被害
	労務	賃金上昇、労働争議（ストライキ、デモ）、転職・離職、人材不足
	経理・財務	税務調査、資金調達、資金決裁・送金

（資料）ジェトロ貿易投資報告書（2013年度／ジェトロ）

マレーシアについては回答企業の 2 割以上が課題と考える事項がこの 3 年間､何もなく、本社はリスクが非常に少ない国と捉えている。フィリピンは「インフラが未整備」（同 26.8%）､「政情リスクや社会情勢・治安に問題あり」（同 26.5%）の 2 項目が回答企業の 2 割を上回った。特に、インフラ整備については、フィリピンは島嶼部にあることから、港湾システム、水上・陸路輸送体系、流通網の未整備が高い物品・サービス調達・流通コストを招いているとの批判がある。また、2014 年にはマニラ市内で大型トラックの走行規制が実施された結果、マニラ港の貨物が滞留する事態が発生した。日本企業の多くは部品・原材料の調達および完成品の輸出を港湾に依存しており､日本企業も大きな影響を被った。これらインフラに対する投資家の声を受ける形で、フィリピン政府はインフラの改善に取

り組もうとしている。これまでフィリピンのインフラ向け投資は、GDP 比で約 3%であったが、アキノ大統領は同比率を 2016 年には 5%にまで拡大することを打ち出した。特に、官民パートナーシップ（PPP）を有効に活用しながら国内インフラ整備を加速させる考えである。

インドネシアについては、上位 5 項目全てが回答企業の 2 割を超えるなど、リスクが高い国と見做されている。特に「インフラが未整備」（同 36.2%）が最も高く、これに「法制度が未整備、運用に問題あり」（同 26.9%）、「政情リスクや社会情勢・治安に問題あり」（同 21.5%）、またほぼ同率で「行政手続きの煩雑さ」が続く。インフラの未整備については、特に同国の交通渋滞がその代表として挙げられる。2015 年 7 月にインドネシア公共事業・国民住宅省の試算によると、渋滞による経済損失は年間 65 兆ルピア（約 5,578 億円）に達しており、渋滞緩和に向けた交通インフラの整備は喫緊の課題である。

潤滑油メーカーのカストロール社は 2014 年、世界 78 都市において、自動車 1 台当たりの年間当たり発進・停止回数のランキングを発表した。そこでインドネシア・ジャカルタの発進・停止回数は世界 78 都市の中で最も多く、33,240 回に達した。これにトルコ・イスタンブール、メキシコ・メキシコシティが続く。この数値が多ければ多いほど、渋滞等で発進と停止を数多く繰り返していることになる。この他に、ASEAN では第 4 位にインドネシア・スラバヤ（29,880 回）、第 8 位にタイ・バンコク（27,480 回）が続く。なお、78 都市のうち 26 都市で走行時間におけるアイドリング時間の割合も公表している。アイドリング時間の割合が高ければ高いほど、渋滞により同じ場所にとどまっていることを意味する。これによれば、タイ・バンコクが 36.1%と最も高く、ジャカルタ（同 27.2%）をも上回っており、ASEAN 各都市の渋滞の深刻さが表れている。

また、4 社に 1 社以上は「法制度が未整備、運用に問題あり」としているが、例えば、インドネシアで突然、通関手続きに関する規則が変更され、新たに船積み前検査が義務付けられたことがあった。それが遡及適用されたことから、船積み前検査を行っていない貨物の通関を巡り現場で大混乱が発生した事例もある。また、ジョコ・ウィドド政権になってからもこのような事例には枚挙に暇がない。従来、外国人の就労につき、外国人 1 人に対して、インドネシア人 3～4 人程度の雇用を求める運用が続いてきたが、2015 年 6 月に労働移住省大臣規則で、新たにインドネシア人労働者を最低 10 人を雇用するよう義務付けた。しかし、外国企業の強い反対を受け、導入 4 カ月後には同規則が撤廃されるなど、法令や規則について不安定な運用が度々発生している。

「政情リスクや社会情勢・治安に問題あり」についても、2016 年 1 月にジャカルタ中心部のショッピングセンターで発生した爆弾テロ事件で外国人を含む 8 人が死亡した事件は記憶に新しい。同国は世界最大のイスラム教徒人口を抱えているが、IS（イスラム国）の活動がインドネシア国内のイスラム過激派を刺激、その活動に影響を与えるなど、テロの脅威は東南アジアにまで広がっている。

表 8 新興国のビジネス環境上の課題（日本本社の評価）（単位：%）

	タイ	14年度	13年度	12年度	マレーシア	14年度	13年度	12年度
1	政情リスクや社会情勢・治安に問題あり	37.3	46.4	15.3	人件費が高い、上昇している	16.2	17.8	15.9
2	人件費が高い、上昇している	29.1	29.3	30.1	インフラが未整備	9	11.7	10
3	自然災害リスクまたは環境汚染に問題あり	21.4	28.8	41.6	代金回収上のリスク・問題あり	8.7	9.9	11.9
4	労働力の不足・人材採用難	18.6	19.6	－	行政手続きの煩雑さ	8.1	－	－
5	為替リスクが高い	11.1	13.1	10.4	労働力の不足・人材採用難	7.6	9.5	－
	フィリピン	14年度	13年度	12年度	インドネシア	14年度	13年度	12年度
1	インフラが未整備	26.8	31.4	28.6	インフラが未整備	36.2	41.5	36.4
2	政情リスクや社会情勢・治安に問題あり	26.5	23.2	15.4	法制度が未整備、運用に問題あり	26.9	24.5	27.2
3	自然災害リスクまたは環境汚染に問題あり	18.9	23.6	14.4	政情リスクや社会情勢・治安に問題あり	21.5	22.6	14.3
4	法制度が未整備、運用に問題あり	14.0	12.2	15.6	行政手続きの煩雑さ	21.3	－	－
5	関連産業が集積・発展していない	13.7	11.6	15.2	人件費が高い、上昇している	21.2	19.9	21

（資料）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（ジェトロ／2015年3月）

2. インフラ投資にかかるリスク～インドネシア高速鉄道の事例～

インドネシアのリスクは多岐に亘るが、インフラを巡る受注についてもリスクと認識されつつある。OECD によれば、電力・鉄道・水道などのインフラビジネスの市場規模は 2030 年までに世界全体で 40 兆ドル（約 3,600 兆円）にも上ると見込まれている。また、アジアのインフラ整備に限っても、アジア開発銀行（ADB）によれば、2010～2020 年の間に、域内インフラ整備のために約 8 兆ドルが必要とされている。

日本企業の海外でのインフラ整備に関する受注活動は、これまで政府開発援助（ODA）がある案件が中心であった。しかし、近年、日本政府は道路や橋梁など従来のハードインフラに加え、原子力発電所や新幹線等などを設計・製造から完成後の管理運営・メンテナンスまで含めたパッケージでインフラ輸出を行う「パッケージ型インフラ輸出」を後押ししている。近年、海外のインフラ案件獲得に向け、首相によるトップセールスを含め日本

の官民が一体となって積極的に売り込みを行っている。

特に、近年東南アジアで激しい受注争奪戦が繰り広げられているのが、鉄道整備案件である。ASEAN 各国には高速鉄道や都市鉄道整備の案件が複数ある。その中で、インドネシアの高速鉄道整備計画について、途中から参入した中国と受注争奪戦を繰り広げたが、最終的には「インドネシア政府は資金負担や保証はしない」という、日本にとっては無理難題とも言える条件を突き付けられて失注するなど、新興国への大規模インフラ輸出がいかに難しいかを示した事例である。

もともとインドネシアの高速鉄道計画は、ユドヨノ政権時代の 2008 年から 2009 年にかけて、インドネシアの首都ジャカルタと同国第 2 の都市東ジャワ州スラバヤを結ぶ高速鉄道計画について、日本がプレ F/S 調査（注 3）を実施したことに遡る。2010 年 10 月に東京で開催された日本・インドネシア閣僚級経済協議で首都圏投資促進特別地域（MPA）構想（注 4）の協力推進および協力枠組みに合意したが、同 MPA の下、新たなイニシアチブとして出てきたのが首都ジャカルタとインドネシア第 3 の都市バンドンを結ぶ「ジャワ高速鉄道計画」である。2011 年 12 月、ジャカルタ・バンドン間の約 144Km につき、プレ F/S を経た上で、2013 年 10 月に日本インドネシア両政府は、JICA が基本技術・設計分析、事前準備分析を行う第 1 フェーズの F/S 調査を実施することで合意した。同 F/S は、2014 年 1 月～2015 年 4 月に行う予定であった。

しかし、2014 年 7 月に地方開発を最重視するインドネシアのジョコ・ウィドド政権が誕生したことで、同計画に対する不透明感が高まった。ジョコ政権発足から半年が経過した 2015 年 1 月、国家開発計画庁（BAPPENAS）アンドリノフ長官は、「ジャワ高速鉄道建設計画は中期開発（2015～2019 年）に盛り込まない」と事実上計画を中断する方針を明らかにした。しかし、それから 2 カ月後の 2015 年 3 月、就任後初めて訪日したジョコ大統領は、地元紙記者に対し「我々は高速鉄道建設に向け、今年中に決定を出す」と語り、高速鉄道計画が再浮上、関係者を喜ばせた。しかし、日本を後にしたジョコ大統領はその足で中国を訪問、中国・インドネシア両国政府は 8 分野での協力に関する覚書（MOU）に調印した。そのうちの一つが、「ジャカルタ・バンドン高速鉄道計画」である。日本はここに来て初めて、インドネシアの高速鉄道計画に中国が手を挙げていることを知った。以降、高速鉄道を巡り、日本と中国による政府を挙げての売り込み合戦が激化、インドネシアはより有利な条件の提示を求めるなど、日中両国を天秤にかけた。

日本側は事業費 45 億ドルのうち 75%は円借款で賄うとし、着工開始を最終的に 2016

年とした案を提示した。一方の中国は、事業費 55 億ドルであるが、2015 年 8 月末に着工し、ジョコ大統領の任期中の 2018 年に完工する提案を行った。

＜日本側提案＞

▽事業費：45 億ドル（75%は円借款。金利 0.1%、償還期間 40 年。残りはインドネシア政府）

▽政府保証：円借款分はインドネシア政府の保証が必要。後日、約半分に。

▽着工開始：2019 年予定（和泉補佐官が 16 年と大幅に前倒しした案を大統領に提示。19 年試験運転、21 年完工）

▽時速：300Km 以上

＜中国側提案＞

▽事業費：55 億ドル（米ドルと人民元で融資。金利：約 2%、償還期間 40 年、10 年据え置き）

※インドネシア政府の支出や保証求めず。しかし、国営企業に対し増資が必要。

▽建設期間：3 年（着工：2015 年 8 月末、2018 年建設終了）ジョコ大統領任期中に完成できることを強調。

▽最高速度：時速 350Km

▽建設手法：インドネシア企業と合弁、インドネシア側 6 割出資。技術移転も実施。

両国の提案に対し、インドネシア政府は従来の計画を見直し、「準高速鉄道」とすると説明した上で、「国家予算を使用せず、政府保証も付けない民間事業とする」など方針を転換した。ジョコ大統領の基本政策は、ジャワ島以外の島嶼部のインフラ開発・地域振興であることに加えて、わずか 150Km 程度で車でも移動可能なジャカルタ・バンドン間の高速鉄道敷設に 5000～6000 億円の政府資金を拠出することに躊躇したとみられる。

高速鉄道計画が民間事業になった場合、インドネシアにおいて土地の収用や住民移転の問題、保証、工事遅延他様々なリスクを民間企業が抱え込むことになり、日本から見ればあまりにリスクが高く、現実的とは思われなかった。しかし一方の中国は、インドネシア政府の条件を踏まえた新たな提案を提示、更に、技術移転の推進の一環で、(1)インドネシア国内に車両工場を整備すること、(2)車両製造に必要なアルミニウムの精錬工場を建設すること、なども提示、その結果、中国が受注した。実際のところ、インドネシア政府の負担や保証なしで、本当に民間事業として高速鉄道が整備出来るのか、依然として懐疑的な見方が根強い。

中国とインドネシアとは、2015 年 10 月に中国鉄道建築総公司（CRCC）とインドネシ

ア国営企業 4 社のコンソーシアム「ピラー・シナジーBUMN インドネシア（PSBI)」とが合弁会社を設立した。総事業費 55 億ドルのうち企業連合が 25%を出資し、残りは中国国家開発銀行が政府保証なしで融資する予定である。また、PSBI がプロジェクト権益の 60%を保有し、残りの 40%を中国側が保有する（注 5)。しかし、路線の許認可や環境影響調査など手続きの遅れから、着工は早くても 2016 年半ば以降になる見込みであり、早くも期限通りの完工に暗雲が立ち込めている。

3. サプライチェーン強靭化に向け求められるリスク分散

これまで見てきた通り、企業のサプライチェーンはグローバル化しており、企業は各種リスクを冷静に分析し、強靭な耐性を兼ね備えるサプライチェーンを構築していかねばならない。

2013 年 9 月に再保険会社スイス・リーが 5 つの自然災害 について世界 616 都市を対象とした「自然災害リスクの高い都市ランキング」を発表した。総合で第 1 位が東京・横浜であるが、これに第 2 位でマニラ（地震：第 3 位、台風:第 3 位）が続いた。他に ASEAN の主要都市では、第 5 位にジャカルタ（地震：第 2 位、洪水：第 4 位）がトップ 10 に入った。また、サプライチェーンの寸断リスクは自然災害にとどまらない。インドネシアで頻発する労働争議・デモ、鳥インフルエンザなどの感染症、治安の悪化、政情の急変等、数多くある。

サプライチェーンの強靭化にはまず、自らのサプライチェーン全体をより深いレベルまで把握する必要がある。2011 年の東日本大震災、タイ大洪水では、サプライチェーンのどの箇所で破綻したのか、その確認に手間取ったことが復旧を遅らせたとの反省もある。トヨタ自動車は、約 4 千品目の部品について、直接取引がある 1 次やその先の 2 次に加え、10 次以降のメーカーを含め約 1 万 3 千社の生産情報を把握、データベース化し、災害等が起きた場合、即座に代替調達など迅速な復旧ができるような体制を整えた。また、トヨタは同様のシステムを工場のある ASEAN を含めた世界 10 地域でも展開していくという（注 6)。また、取引先が部品を震災想定地域だけで生産していたり、代替が難しい材料を使っている場合は、拠点の分散や材料変更を促すという。

在 ASEAN 日系製造企業の間でも、他の拠点で代替生産が出来るよう予めリスク回避策を検討する企業が増えている。前出のジェトロ調査で、国内外での代替生産・供給できる体制の構築について、在 ASEAN 日系製造業 1,276 社のうち代替生産が出来る体制をとっ

ている企業数は 54.9%を占める 700 社であった。ASEAN 先発加盟国でみると、マレーシアが最も高く 63.9%である。これにフィリピン、シンガポール、タイが 50%台で続く。最も低かったのはインドネシアで 43.3%にとどまる。当然のことではあるが、企業規模別にみた場合、在 ASEAN 日系製造業のうち大企業が代替生産体制を整えている割合は 60.6%、一方、中小企業は 49.1%にとどまっている。

在 ASEAN 日系製造業が代替生産地として最も期待しているのが「日本」であり、その比率は 7 割を超える（72.3%）。ASEAN での生産品目のほとんどが過去に日本でも生産していたものであり、生産ノウハウや関連するラインが、依然として日本に残っている場合が多いことがその理由とみられる。割合では大きく下がるが、中国（34.4%）、タイ（23.3%）が日本に続く。中国拠点は主に中国内需向けの供給を、ASEAN 拠点は第三国向け供給を、それぞれ担ってきた。これら 2 つの主要な拠点同士を有機的に繋げることで、サプライチェーン維持に対する信頼性が向上することになる。

表 9 代替生産・供給体制の構築の有無

		あり	社数	第1位	第2位	第3位	有効回答社数
ASEAN		54.9%	700	日本(72.3)	中国(34.4)	タイ(23.3)	1276
	カンボジア	88.2%	30	中国(46.7)	タイ・ベトナム(23.3)		34
	インドネシア	43.3%	97	日本(78.7)	タイ(46.8)	中国(33.0)	224
	ラオス	50.0%	6	中国(50.0)	タイ・ベトナム(33.3)		12
	マレーシア	63.9%	108	日本(73.2)	中国(37.0)	タイ(30.6)	169
	ミャンマー	50.0%	1	ベトナム(100)	－	－	2
	フィリピン	58.7%	44	日本(62.8)	中国(32.6)	タイ(30.2)	75
	シンガポール	56.5%	26	日本(76.9)	中国(46.2)	マレーシア(30.8)	46
	タイ	54.5%	193	日本(81.1)	中国(33.2)	インドネシア(21.1)	354
	ベトナム	54.2%	195	日本(71.7)	中国(31.4)	タイ(28.9)	360
中国		56.8%	308	日本(82.1)	タイ(30.2)	ベトナム(20.6)	542

（資料）在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（ジェトロ/2015年度）

しかし、トヨタ自動車のような体制を構築したとしても、完全なるリスク排除は難しい。特に、サプライチェーンの中で上流に近い素材を供給している企業が操業停止に陥った場合、サプライチェーン上の複数のルートで目詰まりを起こす場合もある。2016 年 1 月に特殊鋼をトヨタ自動車に供給していた愛知製鋼知多工場で爆発事故が発生、同社からの製

品供給が停止した。トヨタ自動車は他社による代替生産等に取り組んだものの、同社の特殊鋼はトヨタのサプライチェーンに参加している複数の企業にも供給していたとみられ、結局、2 月に入り 6 日間に亘って日本国内の全車両工場が生産停止を余儀なくされた。改めてリスク管理の難しさが浮き彫りになった形である。

ASEAN も「有望な生産拠点」であっても「リスク・フリーの生産拠点」ではない。その状況の中、リスクをいかに軽減していくか、またリスクが現実化したとしても、いかに早期に通常の体制に戻せるか等の事業継続性（BCP）計画を予め策定しておくことが重要である。同計画を策定することで、災害時に特定の重要業務が中断しないこと、また事業活動が中断した場合にも目標復旧時間内に重要な機能を再開させ、業務中断に伴う顧客取引の競合他社への流出、市場シェアの低下、企業評価の低下などから企業を守ることになる。近年は、取引の前提に BCP 計画の有無を確認するところも増えてきている。そのうえで、BCP 計画について、機会があるごとに PDCA サイクルで計画自体の問題箇所の把握と修正などメンテナンスに取り組むことが肝要である。

＜注＞

1. http://www.doingbusiness.org/methodology/trading-across-borders#importCostCompliance

2.「日本経済 2012-13」～厳しい調整の中で活路を求める日本企業～（平成 24 年 12 月）

3. 本プレ F/S 調査は、ジェトロが日本交通技術（株）、（社）法人海外鉄道技術協力協会、電気技術開発（株）、（株）アルメックに委託した円借款案件形成等調査 「インドネシア・ジャワ島高速鉄道建設事業調査」。
http://www.jetro.go.jp/ext_images/jetro/activities/contribution/oda/model_study/earth_infra/pdf/gaiyou03.pdf

4. 同構想は、日本企業の対インドネシア投資を促進するため、投資誘致の潜在力・ニーズが高いジャカルタ首都圏を「投資促進特別地域」とし、日インドネシア両国が共同で、同地域の投資環境をソフト（制度面での投資環境改善）・ハード（インフラ整備）の両面から定期的に政策対話を進めながら投資環境を集中的に整備・改善するもの。

5. 2015 年 10 月 18 日モーニングスター社ウェブサイトより
http://www.morningstar.co.jp/msnews/news?rncNo=1694733

6. 2016 年 2 月 2 日付日本経済新聞、2015 年 3 月 9 日付日本経済新聞

＜参考文献＞

・助川成也「第 4 章　ASEAN の貿易と投資」「第 9 章　AFTA と域外との FTA」『現代 ASEAN 経済論』(2015 年 9 月／石川幸一・朽木昭文・清水一史編著／文眞堂)

・助川成也「第 3 章　2011 年タイ大洪水の産業・企業への影響とその対応」(研究双書『タイ-2011 年大洪水 - その記録と教訓』、玉田芳史・星川圭介・船津鶴代編／2013 年 9 月／アジア経済研究所)

・日本貿易振興機構「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」（各年版）

・経済産業省「海外事業活動基本調査」（各年版）

・Asian Development Bank（2009）「INFRASTRUCTURE for a SEAMLESS ASIA」

第 6 章　ASEAN における CLMV の投資環境の評価とリスク
－経済発展シナリオの側面から－

福井県立大学　地域経済研究所　教授
（一財）国際貿易投資研究所　客員研究員
春日　尚雄

はじめに

ASEAN の新興国（ASEAN’s New Frontier）と呼ばれ、ASEAN 加盟国の中で関心が高まっているのが CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）4 カ国である。ASEAN 後発加盟国である CLMV は、戦争、内戦、経済制裁などによる影響から経済発展が遅れ、ASEAN 統合の観点から先発加盟国との域内経済格差を是正すべき対象とされてきた。ASEAN および経済協力枠組みによる各種の支援策は着実に進みつつあるが、経済発展の段階としては依然として両グループには大きな差が存在する。そのため、ASEAN 域内では 1980 年代以降今日まで、労働集約的産業を中心に CLMV が雁行形態的な経済発展プロセスが進んできたというイメージがあるが、近年は鉱物、ガス、原油など資源開発が進んできたことにより資源国としての顔も持ち始めている。

CLMV はいずれ国際的な生産ネットワーク、バリュー・チェーン（価値連鎖）に組み込まれてゆくと言われている。国境を越える主にモノの移動については、これまでおこなった越境交通インフラ整備が下支えをするものと考えられている。ASEAN 経済共同体（AEC）により、ASEAN 統合は次の段階へと進みつつあり、すでに先発 6 カ国では実質的に域内関税は撤廃されており、CLMV を対象とした一部の例外品目についても 2018 年には撤廃されることになる。CLMV にとって、ポスト AEC2015 と統合深化によってより大きな経済成長を享受できる可能性がある。

その一方で CLMV には主に投資環境に起因するリスクは存在し、各種の事業を継続するにあたって、それを阻害するような問題点は先発加盟国における状況より全般に多いと考えられる。天災などの予知困難なリスクを除けば、CLMV の経済発展段階が低いことが ASEAN6 より高い投資リスクに繋がっている場合が多い。CLMV の経済発展や ASEAN 統合の深化あるいはベトナムのように TPP（環太平洋経済連携協定）への加盟にともなって、CLMV もこうした投資リスクが軽減できるであろうことが中長期的には予見される。

第 1 節　CLMV とメコン経済圏

1. メコン経済圏の経済概況

メコン川流域国という定義からすれば、中国雲南省、ミャンマー、ラオス、タイ、ベトナムという国、地域から構成される。また 1992 年以来アジア開発銀行によって推進されてきた GMS（Greater Mekong Subregion: 大メコン圏、拡大メコン経済圏）プログラムでは、これに中国広西チワン自治区が加わる。しかしここではメコン地域を「陸の ASEAN」として、タイおよび CLMV4 カ国に限定して見てゆきたい。

ASEAN は島嶼部を中心とした「海の ASEAN」、メコン地域を意味する「陸の ASEAN」に分けて考えられることが多くなっている。このうちメコン地域については成長が著しい中国とインドに挟まれ、地政学的な面などからも長らく注目されてきた。近年メコン経済圏という呼び名を与えられるようになった背景には、2 つの理由があると考えられる。1 つには、GMS プログラムを中心に整備された越境道路交通網がハード的には大きく進展し、ASEAN が AEC2015 で示した「単一の市場と生産基地」の目標に沿った形ができあがりつつあることである。すなわち ASEAN 連結性（Connectivity）の具現化によってサプライチェーンを確保する、という狙いはメコン地域でより進んだと言える。もう 1 つの理由としては、ASEAN 後発加盟国である CLMV4 カ国は経済発展が遅れ、ASEAN の格差是正の対象とされてきたことから高い経済成長を続けており、ASEAN10 カ国の中では「フロンティア」と見られていることである。さらに CLMV が 4 カ国ともメコン地域に位置していることが相乗効果を生むとも考えられる。

メコン経済圏がタイ＋CLMV で構成されているとすると、人口的にはタイと CLMV の合計が ASEAN の約 40%を占めるインドネシアにほぼ匹敵する。しかしメコン経済圏の名目 GDP は ASEAN 全体の約 26%にとどまり、タイ、ベトナムの占める割合が高く CLM（カンボジア、ラオス、ミャンマー）はいずれも低い。対内直接投資についても、タイとベトナムの 2 カ国に集中しており、CLM への直接投資は少ない。しかし CLM3 カ国の経済成長率は 7-8%と高く、ASEAN 全体の成長率を上回っている。

表 1 メコン経済圏主要経済指標

	名目 GDP 2014 年 (億ドル)	人 口 2014 年 (万人)	1 人当り GDP 2014 年 (ドル)	実質 GDP 成長率 2010-13 平均	対内 直接投資 2013 年 (100 万ドル)	経常収支 2014 年 (億ドル)
カンボジア	161	1,531	1,049	7.0%	42	-20
ラオス	117	690	1,693	8.1%	-7	-30
ミャンマー	628	5,142	1,221	7.6%	n.a.	-45
ベトナム	1,861	9,063	2,053	5.6%	1,956	100
タイ	3,738	6,866	5,444	3.1%	6,620	142
タイ＋CLM	4,643	14,229	3,263	4.0%	6,655	47
タイ＋CLMV	6,504	23,292	2,792	4.5%	8,611	147
インドネシア	8,887	25,149	3,534	6.2%	3,676	-262
ASEAN 計	24,745	61,700	4,011	5.8%	56,362	788

（資料）IMF-World Economic Outlook Databases, UNCTAD, World Bank-Data Indicators.

2. CLMV の現在の「立ち位置」

前述のように CLMV4 カ国は ASEAN 大陸部に地理的に位置することで、今後成長が見込まれるメコン経済圏に組み込まれるという好位置にあると言える。一方これまでの ASEAN 後発加盟国 CLMV に対しては、格差是正の観点から AFTA（ASEAN 自由貿易地域）の自由化スケジュールにおいても例外とされる配慮がなされてきた。また人材育成を主眼とした ASEAN 統合イニシアティブ（IAI）のスキームなど、底上げのための措置も実施されてきた。さらにはインフラ建設を中心とした GMS プログラムのような複数の経済協力枠組み、二国間援助がメコン地域において進められ、ASEAN Divide の解消を目指した CLMV への手厚い支援がおこなわれてきたという経緯がある。

しかし ASEAN 経済共同体（AEC）が 2015 年末に発足し、名実共に ASEAN 統合が制度的にも形が作られつつある中、関税削減については先発 6 カ国においては事実上 2010 年に撤廃されているが、CLMV については 2015 年までに適用品目（IL）を 0%にすることで原則撤廃され、全品目の約 7%にあたる例外品目は自動車関連品目などが 2018 年までに撤廃されることになる（注 1）。さらには ASEAN 共同体の 10 年後を見据えた AEC2025 ビジョンによって、多分野に渡る自由化を控えているのが現在の状況である。CLMV にと

っては統合のメリットを享受できる本格的な段階を迎えているのと同時に、例外措置が減少することは企業にとって立地の選択肢が広がることを意味し、外国直接投資の誘致などについては ASEAN 各国間の競争が激化することが予想される。すなわち CLMV にとっては、保護的関税のない状態で自動車産業（完成車組立）の維持などは事実上不可能になるなど、CLMV 各国政府による政策的な幼稚産業育成については猶予期間がなくなったとも言える（注 2)。CLMV は先発加盟 6 カ国との経済格差が依然大きい現時点で、4 カ国それぞれが独自の特徴ある経済発展を目指すことが求められていると言えよう。

3. CLMV の不安定要因と地政学的な投資リスク

CLMV がメコン経済圏に位置することによる多くのメリットに対して、地政学的なリスクとして考えるべき点も多くある。政治面においては、ミャンマーのように軍政が長年続いてきた国では、民主化の動きによって政権がむしろ不安定化する可能性もある。ミャンマーについては少数民族間の紛争という課題も解決していない。タイとカンボジアの間には、かつて軍事衝突もあった国境問題がある（注 3)。ベトナムについては、社会主義国であるという基本的な体制の違いがある。また CLMV は経済規模が小さいことから、政治的にも外国から影響を受けることが多い。特に CLM3 カ国については、中国との貿易・投資・援助といった面で深い関係にあり、日本と CLM の限定的な経済関係とを比較すると大きな違いが見られる。これは外交を通じて中国が有利に展開できる可能性を示唆している。

第 2 節　メコン地域における越境インフラ整備

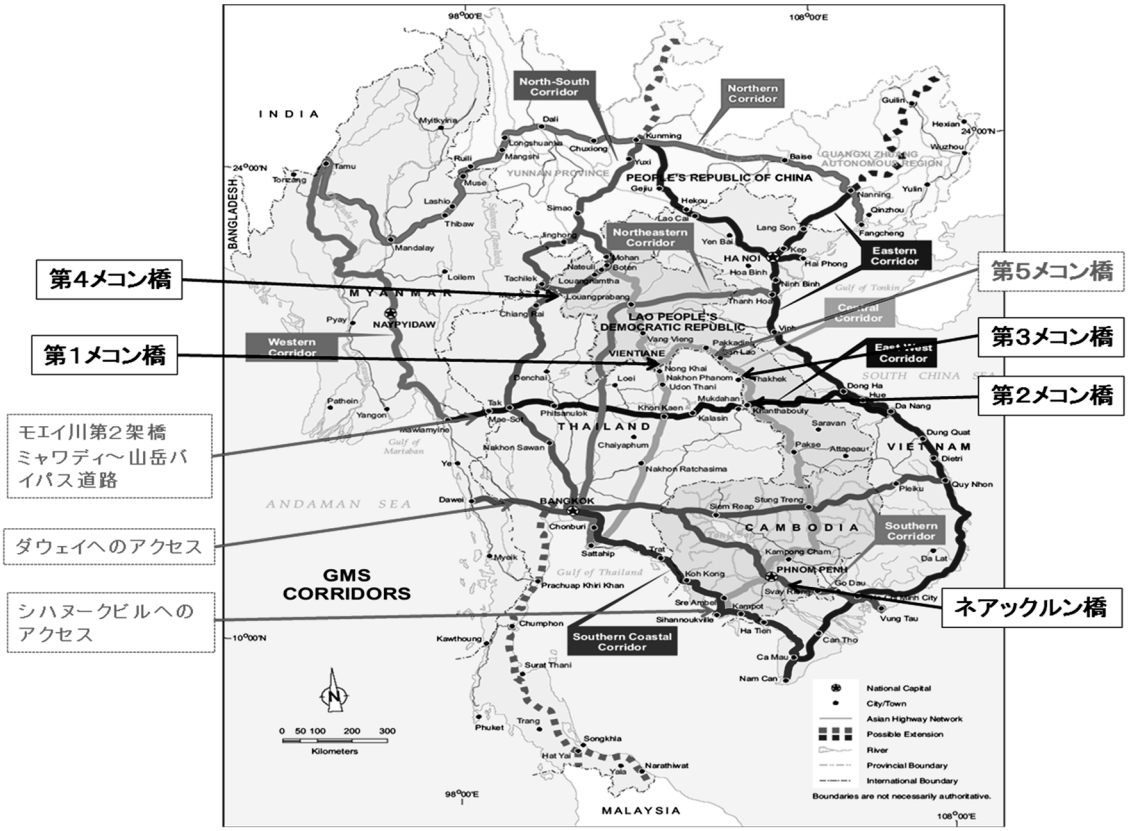
1. メコン地域における越境交通網整備の進展

主に 1992 年に発足するサブリージョナル協力である GMS プログラム、2007 年の ASEAN 経済共同体（AEC）ブループリントおよび 2010 年に打ち出される ASEAN 連結性マスタープラン（MPAC）の成果としての交通網整備を概観してみたい。

インドシナ半島あるいはメコン川流域地域は、河川と山岳地帯の地理的条件から、歴史的には南北方向の陸上交通がより発達していた。メコン川には雲南省より下流域で 20 近い架橋があるが、東西方向の交通の隘路を除くため、高規格の国境を跨ぐ国際友好橋としては 4 架橋が建設され、メコン地域の道路交通網整備の選択肢が広がった。1990 年代、アジア開発銀行（ADB）主導による経済回廊構想に基づいた、メコン地域で越境を前提とし

た道路網の整備は、最終的には民間投資の増加と生産ネットワークの構築支援を目指したものであった。現在の ADB の定義によれば、経済回廊は 9 路線が確定している。日本においては、東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊の 3 ルートが一般的に認知されている。このうち 2006 年に全線開通した東西経済回廊は、特にフラッグシップ・プロジェクトと呼ばれてきたが、近年急速に整備が進んでいるバンコクープノンペンーホーチミンの 3 つの都市を結ぶ南部経済回廊（注 4）が進出日系企業の戦略上重要であると考えられている。

図 1　経済回廊ネットワーク図



（出所）ADB 資料に筆者加筆

経済回廊と多くが重複する形で、AEC ブループリントでは、域内の主要越境道路を「指定された越境交通路」（designated Transit Transport Routes ; TTRs）と呼んでいる。ASEAN ハイウェイ・ネットワーク（AHN）は 23 ルート、38,400km が決まっている。ASEAN の陸上交通整備では、道路が優先されたことから鉄道の整備は遅れている。シンガポール・昆明間鉄道リンク計画（SKRL）は 1995 年に、ASEAN メコン川流域開発協力

（AMBDC）の事業として始められたが、現時点で高速鉄道計画などとの関連ではっきりとした方向性が出ていない。

2. 越境交通協定による越境交通円滑化への取り組み

越境道路網（ハード）を整備した際、国境における通関、トランジット手続き、貨物の積み替えの必要など、円滑な越境交通を阻害する「ソフト」の課題がある。ASEAN では、「通過貨物円滑化に関する枠組み協定（AFAFGIT）」が 1998 年に署名され、2000 年には全加盟国で批准され発効している。但し、その実施に必要な事項の詳細は附属議定書（Protocol）において定めることとされているが、全ての合意文書が署名されていない状況であり、その最終化が待たれている。これに類似した協定としては GMS のサブリージョナルな枠組みにおいて、1999 年にタイ・ラオス・ベトナム 3 ヵ国で結ばれた越境交通協定（CBTA）がベースとなり、その後協定の精緻化を経て中国を含めた GMS プログラム参加 6 カ国すべての多国間合意（2003 年）に拡大されている。付則（Annex）と細則（Protocol）が付属文書となっており、現時点では全ての加盟国が署名している。

一方、越境交通円滑化の実務的な課題である越境手続きの簡素化の取り組みについて、出国時・入国時と 2 回必要であった手続きを 2 カ国が共同で検査を行うことで入国側での 1 回の手続き、すなわちシングルストップで通過することができる。さらに出入国・税関・検疫（CIQ）の手続きを複数の窓口から一つの窓口に集約するシングルウィンドウ化も進められている。また ASEAN の枠組みによる ASEAN シングルウィンドウ（ASW）は、ASEAN 各国で実施するナショナル・シングルウィンドウ（NSW）を接続することにより、通関手続を含む貿易関係書類の標準化・共通化、電子化を推進することで、域内の貿易円滑化、迅速化を目指している。輸出入の際に、複数の行政機関にまたがる申請や許認可を一つの電子申告フォームで提出、一括して承認を受けることで、輸出入通関のための提出データ、データ処理、判断の一元化を実現することができる。現時点では、CLM3 カ国を除く ASEAN7 カ国による ASW 接続のパイロット・テストが成功している段階であるとされる（注 5）。

3. メコン地域交通インフラ整備のもたらすもの

メコン地域において 1990 年代からの約 25 年間で急速に整備された、道路を中心とする越境を前提とした交通インフラであるが、どのようなメカニズムで貿易の増大や生産要素

の移動といった影響をもたらすのであろうか。国際貿易に生じる様々な費用は、「広義の輸送費」あるいは「サービス・リンク・コスト」といった表現をされ、この中には、一般的な輸送費用に加えて関税（あるいは非関税障壁）などさまざまなコストが含まれている。その点ではAFTAによる域内関税削減の効果と共に、域内では長距離大量輸送に使われる海運とは対照的な中短距離小口輸送に向いた道路利用のトラック貨物輸送の貿易コストを低下させる意義があげられるだろう。これは黒岩(2014)が整理しているように、貿易費用の低下は生産面の優位性の重要性を高めるが、少数の国に生産が集約化される集積、地理的集中をもたらす可能性のある一方、メリットがあれば賃金など生産要素価格の低い地域への分散を促すことになり、また投資の自由化、投資障壁の撤廃は企業の目的に応じて、高度な生産要素のある地域への集積もしくは低廉な要素価格を求めた分散に分かれる（注6)、ということに繋がるであろう。後述するが近年進み始めている、メコン地域内におけるタイを核とする製造業のフラグメンテーション(工程間分業)を促進するだけではなく、サービス業における越境サプライチェーンの構築に寄与しつつある（注7)。

4. 越境インフラ整備面におけるCLMVの投資リスク

CLMVにおける道路網整備は、越境道路網および国内幹線道路いずれもGMSプログラムなど経済協力枠組み、二国間援助などに依存しているケースが多い。ハード面に関しては、道路の維持管理は不可欠であり、通過車両の規制と道路メンテナンスが必須となる。しかし、これが現地政府によって十分おこなわれないケースがあり、東西経済回廊の一部であるラオス国道9号線などはひどく損傷し、JICA（国際協力機構）の無償援助による大規模補修がされた。建設された、あるいはこれから建設される膨大なインフラの維持について、経済力に乏しいCLMVが持続可能な事業スキームを持つことができるかリスクとなる。一方、ソフト面である越境円滑化の取り組みについては、国境地域が多くの場合中央政府から遠く離れており、利権などが存在する特殊な地域であることから、各種の越境交通協定の締結がされていても実効化の遅れを生じている場合が多い。こうしたことは、輸送コストの増加として進出企業など利用者の負担となっている。

第3節　CLMVの経済発展シナリオ

CLMVが先発加盟6カ国にキャッチアップするためには、より早い改革が求められるが、FDIの増加と輸出を前提として製造業に依存した雁行形態的経済発展のシナリオが常

に正しいか難しい点である。すでにある程度の経済レベルに達したベトナムと残りのCLM3カ国では、おのずと経済発展のプロセスが異なってくるであろうことが予想される。CLMVに認められてきた移行措置が減少する中、より多角的な経済発展のシナリオが考えられるべきであろう。ここでは資源・エネルギー関連、軽工業を中心とした産業、タイプラス・ワンに代表される工程間分業的展開を検討したい。

1. 鉱物、天然資源ベースの産業

一般的にCLMVにおいては天然資源が豊富であると言われるが、その開発が商業ベースで進んでいないことが多く、全体としての埋蔵量も不明である場合がある。国別ではラオス経済が天然資源への依存が高い（注8)。銅・金を中心とした鉱山開発が2000年代オーストリア資本によって始まったことに端を発している（注9)。またラオスはメコン川の支流を中心とした水力発電が進み、電力輸出は90%がタイ向けにおこなわれている。1970年代におこなわれた、日本の協力などによる水力発電所建設が基点であり、その後のGMSプログラムのきっかけであるとも言われる。

ミャンマー経済は天然ガスに依存しており、輸出の約40%を占めている。1990年代後半にフランス、米国企業が天然ガス田を大規模開発したのがきっかけとなり、現在も天然ガス（および原油）開発へのFDIが増加しており、新規ガス田の発見が報道されている。中国はミャンマー・チャオピュー島から中国内陸部までのパイプラインを国家戦略として建設し、2013年完成のガス・原油2系統2,700kmをすでに稼働させている。

ベトナムについては、原油採掘、精製がおこなわれていることが大きな特徴となっている。主要な油田・ガス田は海上に存在するが、ベトナム政府は外資にインセンティブを与えて探鉱を進めてきたことで、原油埋蔵量とされる44億バレルはインドネシアの37億バレルを上回っていると考えられる。但し精製については2010年時点の製油所は1カ所のみで能力が限られていたが、ベトナム中部～南部へのタイ資本も含めた相次ぐ製油所新設で能力は飛躍的に伸びるとされている（注10)。一方、中長期的にはベトナム近海の油田の原油生産は減退することが予想されるが、ベトナム沖の大水深における探査・探鉱は中国による政治的に強硬な姿勢があることがリスクとなっている。

表 2 CLMV 鉱物・エネルギー資源状況

	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム
鉱物資源	金 200-300 トン 銅 4-500 万トン 亜鉛 2-30 万トン 鉄 2-2700 万トン (埋蔵推定 JICA2010) 生産量データなし	銅 150,000t 亜鉛 3,000t 錫 800t 金 6.4t (2012 年生産: World Metal Statistics Yearbook)	アンチモン 3,800t 錫 9,000t タングステン 144t (2013 年生産: ←同)	錫 100t チタン 200,000t クロム 25,000t 銅 13,200t ボーキサイト 95,200t (←同)
水力資源	87,600GWh/year (包蔵電力量 : World Atlas 2009 Hydropower & Dams 55GWh/year (稼働実績 2008 年 : World Hydro Potential and Development	232,500 GWh/year (←同) 3,777 GWh/year (←同)	348,000 GWh/year (←同) 7,830 GWh/year (←同)	300,000 GWh/year (←同) 24,000 GWh/year (←同)
石油・天然ガス資源	原油 7 億バレル ガス 5 Tcf (埋蔵量:パシ・コン)		ガス 3,000 億㎥ (埋蔵量 : BP 統計 2015) ガス生産 85 億㎥ (2012)	原油 44 億バレル ガス 6,000 億㎥ (←同) 原油生産 32 万バレル/日(2012)
石炭資源	統計なし	6 億 t (埋蔵量推定 : WEC Survey of Energy Resources 2013) 60 万 t (2011 年生産量 : IEA,"Coal Information 2013")	7 億 t (←埋蔵量推定:海外電力調査会『海外諸国の電気事業』2010) 76 万 t (←同)	1 億 5000 万 t (←埋蔵量推定 : WEC) 4,900 万 t (←同)

（出所）筆者作成

カンボジアについては、現時点で石油、ガス、石炭などの国内における生産はおこなわれていない。近年において、石油については内陸およびタイとの領有権未確定エリアなどで探査と試掘がおこなわれている。シャム湾のタイ側では、すでにガス生産がおこなわれていることから、カンボジア側でもガス、石油の採掘に成功するものと予測されている。

発電は石炭火力と水力発電であるが、日本、ドイツなどの援助による小水力（マイクロ・ハイドリック）発電所も川沿いの各地で散見される。メコン川本流における本格的な水力発電は、下流のベトナムからの同意を得ることが難しいとされている（注 11）。

これらの比較から、資源賦存量や現時点における開発状況を考えると、CLMV4 カ国の中では国内資源を利用した重工業を立ち上げるシナリオが適用できるのはベトナムのみではないかと考えられる。CLM については資源・エネルギーの国内需要を超えた部分については輸出に廻すことができるが、重工業プラントが立地できる可能性は少ないだろう。例外としては、将来大規模開発が始まるミャンマーのダウェーにおいて、タイとの地理的位置関係においてもそうした業種の立地が可能になると考えられている。

こうした鉱物・天然資源を利用した産業のリスクとして、資源価格の変動がある。昨今の中国経済の減速などに端を発した、原油、銅などコモディティ価格の下落は、こうした産品への依存度の高い経済に悪影響を与える可能性が高い。

2. 労働集約的輸出加工型産業

発展途上国における工業化の初期段階として、低賃金を利用した労働集約的な産業が導入されるのは典型的な事例である。一次産品の加工などの単純労働を主体としたものから、ある程度の熟練を必要とした業種まで幅があると言える。ここでは先進国のマーケットを中心に需要が大きく、また産業規模全体としても大きな繊維産業を例として取り上げることにする。繊維産業は実際には工程の長い産業であるが、最終財として完成する縫製業の段階に注目すると、雁行形態的に生産立地がより安いコストを求めて移動を繰り返す産業でもある。

繊維産業には川上、川中、川下工程があるが、繊維製造、紡績の川上工程はむしろ資本集約的な要素の強い業種でもある。CLMV においてはその工程別競争力の状況が国別に異なっている。ベトナムにはすでに川上、川中工程があるが、川下工程の縫製業により競争力がある。衣類輸出額が伸びており、現在 ASEAN では最大である約 180 億ドル（2013 年）（注 12）となっている。さらに今後も中国からの移転、TPP 交渉の合意などを受け、ベトナムの繊維産業に関する優位は続くと考えられる。CLM の 3 カ国は、川上、川中工程をほとんど持たず、委託加工型の輸出向け縫製業に集中している。このうち韓国系、中国系縫製業企業が集中するカンボジアの衣類輸出額は、カンボジア総輸出額の 50%以上を占めており、米国、EU、日本で適用される LDC-GSP（特別特恵関税）を利用しているケ

ースが多い。

より労働集約的な川下工程の縫製業において低コスト指向が強いことから、ASEAN 域内ではベトナム、カンボジアに次いで今後はミャンマー、ラオスといった国に縫製業が移動、進出する可能性が高いことが予想される。今後 ASEAN 各国における人件費レベルの高騰が考えられるが、特にこうした労働集約的産業にとっては賃金レベルの急激な上昇は投資する側にとって大きなリスクとして認識されるだろう。

表 3 ASEAN 各国繊維産業の工程別競争力と主な輸出入先

	川上	川中	川下	生地の供給元	衣類の輸出先
カンボジア	×	×	○	中、台、香	米、英、加
ラオス	×	×	△	泰、中、馬	英、独、米
ミャンマー	×	×	△	中、泰、韓、日	日、韓、独
ベトナム	○	○	◎	中、韓、台、日	米、日、韓
インドネシア	◎	◎	◎	国内、中、韓、香	米、独、日
タイ	◎	◎	◎	国内、中、台、韓	米、日、独
マレーシア	○	○	○	中、台、尼、日	米、独、日
フィリピン	△	△	○	中、韓、台	米、日、独
シンガポール	△	△	△	中、馬、泰	尼、米、馬
ブルネイ	×	×	×	-----	
(参考)中国	◎	◎	◎	国内、日、台、韓	米、日、香

（注）川上：繊維製造、紡績、川中：織布・編立、染色・プリントなど、川下：縫製（衣類その他製品）
（出所）明日山陽子(2014) p.207 より。

3. 組立産業における工程間分業

製造業における工程間分業（フラグメンテーション）は、集積である核（コア）地域における各種コストが上昇することが主な誘因となり、周辺（ペリフェリー）に一部の工程が分散することが主たる現象である。メコン地域においては陸続きであること、また短距離で越境することで人件費レベルが相当変化するという状況がある。特に組立型の産業については、労働集約的な工程はマザー工場から分離されたサテライト工場において生産するというアイデアは以前より検討されてきた。主にロジスティクスの劣悪さから見送られてきたが、これを一般的にしつつあるのは前述の越境交通インフラ整備であり、道路建設

というハード、越境円滑化というソフトの両面が進展してきたことである。これらはサービス・リンク・コスト（輸送費）の低下によって分散が可能になったという解釈ができる。

工程間分業の起きやすさは、製品アーキテクチャーとも密接な関係にあると考えられる。汎用的な部品を組み合わせるモジュラー型（組み合わせ型）製品は、インテグラル型（摺り合わせ型）製品より工程分業をおこなうことが容易であると考えられる。またメコン地域の地理的特性を考えた場合、トラック輸送を前提としたサプライチェーンは 7-800km までの距離にマザー工場とサテライト工場が位置することが多くなると予想できる（注 13）。

表 4 タイと周辺国、国境地域との工程間分業の例

社名	分散先	マザー工場	生産品目・目的	物流経路・距離
ミネベア	カンボジア プノンペン SEZ	タイ、アユタヤ他	小型モーター 組立工程の分離 サテライト的分割	南部経済回廊 （ポイペト経由） 約 700km
デンソー	カンボジア プノンペン SEZ	タイ、チョンブリ	オイルクーラーなど 組立工程の分離 労働力確保	南部経済回廊 （コッコン or ポイペト経由） 約 700km
ニコン	ラオス サバナケット サワン・セノ SEZ	タイ、アユタヤ	カメラ一部工程 組立工程の分離 リスク分散	コラート・コンケン経由、 東西経済回廊 約 600km
矢崎総業	カンボジア コッコン SEZ	タイ、チャチェンサオ他	ワイヤハーネス 労働集約工程分離 労働力確保	南部沿岸回廊 （トラート経由） 約 400km
日本電産	カンボジア ポイペト近郊	タイ、アユタヤ他	HDD 部品 サテライト的分割 リスク分散	南部経済回廊 （ポイペト経由） 約 250km
トヨタ紡織	ラオス サバナケット	タイ、レムチャバン	車用シート 労働集約工程分離 労働力確保	コラート・コンケン経由、 東西経済回廊 約 700km

（出所）各種報道、各社発表より筆者作成

近年におけるメコン地域において、突出的に産業が集積したタイから工程間分業がおこなわれている日系企業の例が表 4 に示してある。タイと国境を接する CLM へサテライト工場が配置され、バンコクおよび周辺のマザー工場から支援されつつ操業しているケースが多い。その目的としては、タイにおける労働力不足、人件費高騰といった投資環境の悪

化と共に、タイ大洪水（2011 年）のような天災リスクを回避するためという場合が多い。サテライト工場の立地は、カンボジアのプノンペン SEZ の例を除くとラオス・サバナケット、カンボジア・ポイペト、カンボジア・コッコンのように、タイに接する国境付近であるケースが目立つ。これは石田（2010）に詳しいように、中進国であるタイの道路、電力などのインフラを利用しつつ、CLM の低廉な労働力を活用するための「国境経済圏」の形成の現実化であると言えるだろう。

また、サテライト工場で生産された製品・部品について、最終財として市場に出荷されるケースと、マザー工場に一旦戻すケースがあるだろう。前者についてはサテライト工場への信頼が高い場合であり、後者についてはマザー工場が品質責任を持つ方針、あるいは最終工程における組み込み用である場合であろう。現時点ではタイのマザー工場に戻しているケースが多いと思われる。

第 4 節　CLMV の経済発展の課題と投資リスク

1. CLMV の経済発展に共通した問題点

第 1 に、ASEAN 先発加盟 6 カ国と CLMV との経済格差は、さまざまな取り組みにも関わらず、容易には縮まっていない。現時点（2016 年）における、一人当たり GDP 比較での最大格差は 60 倍を優に超えている（シンガポールとカンボジアの比較）。前述のように、このような状況で ASEAN 統合の視点からの移行措置が減少すると共に、さらなる自由化が進められているため、CLMV 各国独自の産業政策を取ることに制限が課される可能性がある。

第 2 に、規模の小さい CLMV 経済にとって生産要素賦存量は限られており、低コストの活用を指向した FDI が増加しても、大幅なコスト上昇に直面する場合がすでに見られている。結果として、投資者（特に製造業）にとっては割高な国、地域となる可能性があり、将来的に FDI が先細る要因となり得る。

第 3 に、途上国に特有であるが行政の非効率性と低い透明性の問題がある。貿易投資環境整備の遅れや、手続きが煩雑であるなどの問題が指摘される。加えて賄賂、不正、腐敗といったことが他の中進国などと比べて全般的に多く、これらは FDI の阻害要因ともなっている。

第 4 に、CLMV より大きな人的資源をもった国の存在との競合がある。ASEAN においてはインドネシアが人口的にはメコン地域 5 カ国の合計に匹敵し、南アジアにはインドと

いう大国がある。CLMV にはない豊富な労働力供給と、潜在的に巨大な消費市場が存在していることは、特に外国資本誘致で競合関係となることが考えられる。

2. CLMV 各国の経済発展のシナリオと考えられる課題・リスク

現状のメコン地域における産業、特に製造業の現状について、タイ＋CLMV の 5 カ国について簡単に整理をおこなってみる。タイにおいては、電気・電子機器および自動車の生産・輸出基地としての役割が拡大している反面、タイ国内の労働力が不足し、かつ人件費の大幅上昇から一部産業（特に労働集約的産業）が他国へ移管される機運が生まれ始めている。ベトナムは繊維産業が伸びつつある中で、スマートフォン、プリンター複合機などの生産が拡大し、ハノイ周辺にはエレクロニクス産業の集積が進行しつつある。ミャンマーについては天然ガスの開発、輸出が経済を牽引し、一方縫製・製靴業などの労働集約的製造業の進出が流入しつつある。ラオスは水力発電、鉱業といった資源開発が進展する一方、タイに輸出する自動車部品関連工場の新設が目立つようになっている。カンボジアは縫製・製靴業の集積が進む一方、タイに輸出する自動車部品関連工場の新設が増加している。

表 5 CLMV の有力発展シナリオと課題･リスク

国名	有力シナリオ	考えられる課題･リスク
ベトナム（北部）	･電機･電子産業の集積の拡大 ･中国華南地域（1000km）との工程間分業	･特定の企業･製品への集中が顕著 ･裾野産業の育成の問題
ベトナム（南部）	･原油資源の開発（中部～南部）の拡大 ･部品産業、縫製業＋カンボジアとの工程間分業	･北部より高い人件費などのコスト ･原油価格低迷の影響
カンボジア	･タイプラスワン＋ベトナムプラスワンの進行 ･部品産業、縫製業、観光業の振興	･少ない人口、低教育水準、人材難 ･政権不安定（中国の影響増大）
ラオス	･タイプラスワンの進行（タイ語圏であり有利） ･水力発電、鉱物資源開発の拡大	･少ない人口、内陸国、輸入依存 ･資源開発による環境破壊
ミャンマー	･（今後進むであろう）タイプラスワンの進行 ･天然ガス資源開発、縫製業の拡大	･各種インフラ未整備 ･政治的過渡期の混乱

（出所）筆者作成

基本的にはタイの産業的飽和と周辺国である CLMV への分散による波及、また近年資

源開発が進んでいることから資源国としてのメリットも享受できる可能性が大きくなっている。しかしながら、資源開発については常に環境破壊（公害）のデメリット、リスクがあり、特に鉱山開発については乱開発の兆候が見られる。製造業に関してはラオス、カンボジアの人口はそれぞれ約 700 万人、1,500 万人であり、大規模な労働集約的産業を受け入れるには限界があると言えるだろう。

また貿易・投資環境については「オペレーショナル・リスク」の一部であると言えるが、輸出主導型産業にとって貿易実務の手続きのスピードは重要な要素となる。CLMV については、こうしたインフラ整備の遅れが目立っており投資リスクとなり得る。

表 6 輸出時に必要とされる日数、各国比較

	国内輸送・ハンドリング	港・ターミナルでのハンドリング	通関・検査	貿易書類の準備	合計日数
ミャンマー	17	2	3	2	25 日
ラオス	15	2	3	3	23 日
カンボジア	14	3	3	2	22 日
ベトナム	12	4	3	2	21 日
インドネシア	11	1	2	3	17 日
タイ	8	1	3	2	14 日
シンガポール	2	1	1	2	6 日

（資料）世界銀行 ”Doing Business 2014”.

表 6 から CLMV の輸出（船積み）に要する期間が長いことが分かる。特にタイ、インドネシアと比較して、国内輸送・ハンドリングの日数が長いことは積み出し港までの輸送インフラ（および港内インフラ）が劣悪なことが理由であると言える。輸出業者にとってタイと比較して船積みに約 10 日間余計に掛かることは、小ロット、短納期化が一層進みつつある製造業のみならずサービス業においても、企業間競争で不利になることを想定しなくてはならない。

また、基本的に第 3 節で検討、整理した、資源開発型および製造業導入型の経済発展が、各国の事情によって異なるが現時点で考えられる主なシナリオとして示した。しかしながら ASEAN 経済共同体の一体化の進展によっては、小売卸売販売などのサービス業やソフ

トウェア開発などの分野の展開が想像以上に早く進む可能性もある。従来の産業構成を前提として提示されてきた雁行形態論やフラグメンテーション（工程間分業）論は、ASEAN統合という舞台の中では従来と異なる企業立地、経済発展のプロセスを歩むことになるかも知れない。

＜注＞

1. 2016 年時点における CLMV の関税残存品目は 3,481 品目であり、これが 2018 年には 836 品目まで自由化される予定となっている。（JETRO 助川成也氏の算出による）

2. ベトナムにおけるトヨタの現地生産（完成車組立）は約 3 万台である。ベトナムでは 1000cc 以上の自動車の輸入関税は 2012 年時の 70%が段階的に下げられており、2018 年には輸入関税は 0%となる。これによって現地生産車の相対的なコスト競争力が低下し、最終的に生産ラインを維持することが難しくなりつつある。

3. タイ、カンボジア双方が領有権を主張していたプレア・ビヘア寺院については、国際司法裁判所によりカンボジアに帰属するとされたが、感情的なしこりとして残っているとされる。

4. 2015 年 3 月のネアックルン橋（つばさ橋）の完成によって、南部経済回廊のネックとなる地点はなくなったと言える。

5. ASEAN 事務局 HP より。

6. 黒岩郁雄(2014)『産業立地』黒岩編著(2014) 286-288 ページ。

7. 日本経済新聞 2015 年 12 月 17 日付　イオンモールなどがタイ－周辺国の間でプライベートブランドの商品について調達網を構築し始めている。

8. ラオスの輸出総額のうち、銅、錫、鉄鉱石および加工鉱物合計の占める割合は 37%である。（2013 年、UN Comtrade より）

9. その後中国資本によって買収されており、深刻な環境破壊を起こしているケースがある。

10.2009 年完成のズンクアット製油所が 14 万バレル/日の処理能力であったが、計画中のものを含めた 9 カ所の製油所（うち 7 カ所が中部以南）が全稼働すると約 120 万バレル/日の能力になるとされる。（各種報道から）

11.カンボジア最大の水力発電所は、2011 年完成のカムチャイ水力発電所（193MW）であるが、中国による 40 年間の BOO 方式（建設から運転までの委託）でおこなわれている。

12.カンボジアの衣類輸出額は 75 億ドル、ラオスは 2.5 億ドル、ミャンマーは 17 億ドルである。いずれも 2012 年。（RIETI-TID2013 より）

13.詳しくは春日(2014)参照。開発中のミャンマー・ティラワ工業団地はバンコクとの陸路サプライチェーンが必須となるが、7-800km の範囲を超えることになる。

＜参考文献＞

明日山陽子「ASEAN 繊維産業の現状と北陸企業のビジネス機会」北陸 AJEC『ASEAN 経済の動向と北陸企業の適応戦略』北陸 AJEC－アジア経済研究所連携研究事業報告書、2014 年。

石川幸一・朽木昭文・清水一史『現代 ASEAN 経済論』文眞堂、2015 年。

石田正美編『メコン地域　国境経済をみる』アジア経済研究所、2010 年。

春日尚雄 『ASEAN シフトが進む日系企業－統合一体化するメコン地域－』文眞堂、2014 年。

黒岩郁雄『東アジア統合の経済学』日本評論社、2014 年。

国際協力機構・日本大学生物資源科学部・プライスウォーターハウスクーパース『東南アジア地域 ASEAN2025 に係わる情報収集・確認調査』（ファイナルレポート）、2014 年。

武石礼司『東南アジアのエネルギー』文眞堂、2014 年。

〔禁無断転載〕

投資先としての ASEAN の検証～投資環境とリスク～　報告書

発行日　　平成 28 年 3 月
編集発行　一般財団法人　国際貿易投資研究所
〒104-0045　東京都中央区築地 1 丁目 4 番 5 号　第 37 興和ビル 3 階
Tel：(03) 5148-2601　Fax：(03) 5148-2677