

ASEAN 経済共同体創設の現況 —スコアカードによる評価—

石川 幸一 *Koichi Ishikawa*

(一財)国際貿易投資研究所 客員研究員

亜細亜大学アジア研究所 所長

要約

- ASEAN 経済共同体創設の行動計画は 2007 年に発表されたブループリントだったが、2010 年に輸送分野などを中心にブループリントを補完する ASEAN 連結性マスタープランが発表された。
- ブループリントの実施状況はスコアカードで評価されている。ブループリントの前半期間 (2008 年～2011 年) の全体評価は 67.5% だった。
- 関税撤廃など計画通り進んだ分野もあるが、非関税障壁撤廃やシングル・ウィンドウなど実施が遅れている分野も多い。措置の実施に向けて努力を倍加するとしている。
- ASEAN 経済共同体は市場統合だけでなく、単一輸送市場の実現、ASEAN 大でのエネルギー相互供給、インフラ建設、格差是正などを非常に広範な分野を対象とする壮大なプロジェクトである。2015 年時点でブループリントの 100% 実施は困難であり、2020 年を次の目標年次として行動計画の実施が進むであろう。

(1) ASEAN 経済共同体ブルー プリント

1. ブループリントと連結性マ スタープラン

ASEAN 経済共同体 (AEC) の目
標と行動計画は、2007 年に発表され

た AEC ブループリントで提示されている¹。ブループリントでは、4つの戦略目標として、①単一の市場と生産基地、②競争力のある経済地域、③公平な経済発展、④グローバル経済との統合、を掲げており、戦略目

標ごとに行動計画を提示している(表1)。実施スケジュールは、2008年から2015年を対象とし、2年ごとの4つのフェーズに時期区分されている。

表1 ASEAN 経済共同体 (AEC) ブループリントの戦略目標とその内容

<p>1. 序文</p> <p>2. 経済共同体の特徴と構成要素</p> <p>A. 単一の市場と生産基地</p> <p>B. 競争力のある経済地域</p> <p>C. 公平な経済発展</p> <p>D. グローバル経済への統合</p> <p>3. 実施 戦略的スケジュール</p>	<p>(コア・エレメント)</p> <p>① 物品の自由な移動、②サービスの自由な移動、③投資の自由な移動、④資本のより自由な移動、⑤熟練労働者の自由な移動、⑥優先統合分野、⑦食料・農業・林業</p> <p>① 競争政策、②消費者保護、③知的所有権、④インフラ開発、⑤税制、⑥電子商取引</p> <p>① 中小企業、②ASEAN 統合イニシアチブ</p> <p>① 対外経済関係、②グローバル・サプライネットワークへの参加</p> <p>実施メカニズム、資源、コミュニケーション、見直し</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(出所) AEC ブループリントにより作成

4 つの戦略目標の内容は、①市場統合、②共通政策、③格差是正、④域外との FTA、と言い換えることが出来る。市場統合は、「物品、サービス、資本、人が自由に移動できる」共同市場ではなく、経済連携協定（EPA）に類似した統合の水準である²。ただし、AEC は輸送やエネルギー分野の統合と協力およびインフラ建設、格差是正なども対象としており、分野は EPA に比べ広範かつ壮大である。

AEC に向けては、ブループリントを補完する計画として 2010 年に ASEAN 連結性マスタープラン（MPAC）が採択されている。また、分野ごとの作業計画などが合意されており、たとえば、輸送についての詳細な行動計画と措置はブルネイ行動計画が 2010 年に決定されている。全体像を把握するためには、分野ごとの行動計画を明らかにする必要があるが、膨大かつ煩瑣になるため、本稿では MPAC のみ概要を述べておく。

（2）ASEAN 連結性マスタープラン ブループリントという ASEAN 経

済共同体へのマスタープランがありながら、ASEAN 連結性マスタープラン（MPAC）が作成されたのは、ブループリントではハードインフラストラクチュアの計画が弱かったこと実施が遅れているため新たな行動計画が必要になったためである。たとえば、ASEAN 高速道路網（AHN）とシンガポール昆明鉄道（SKRL）の行動計画はブループリントに比べ、極めて詳しく具体的なものとなっている。ブループリントでは、SKRL のポイペトーシソフオンの不通部分の建設が 2009 年となっているが、MPAC では 2013 年为目标となっているなど、ブループリントの実施の遅れた部分を補完している。制度的連結性はほぼすべてがブループリントと重複し、遅れている部分を補強・補完し、実施を加速する内容となっている。

ASEAN 連結性マスタープラン（MPAC）は、①物的連結性（Physical Connectivity：輸送、ICT、エネルギーのネットワーク）、②制度的連結性（Institutional Connectivity：協定、法的制度的メカニズム）、③人と人の連結性（People-to-people Connectivity：

教育、文化交流、観光)の3つの連 戦略が提示されている。
結性の強化を目標にし、次のような

表2 3つの連結性の戦略(プロジェクト)

1. 物的連結性

- ①ASEAN 高速道路網(AHN)の完成
- ②シンガポール昆明鉄道プロジェクトの完成
- ③効率的で統合された内陸水運の創設
- ④統合され、効率的で競争力のある海運システム
- ⑤ASEAN を東アジアの輸送ハブとする統合され継ぎ目のないマルチモダル輸送システムの創設
- ⑥ASEAN 加盟各国における ICT インフラストラクチャーとサービスの開発加速
- ⑦ASEAN エネルギーインフラストラクチャープロジェクトにおける制度的課題の解決の加速

2. 制度的連結性

- ①輸送円滑化に関する3つの枠組み協定の全面的な実施
- ②国家間の旅客の陸送円滑化イニシアチブの実施
- ③ASEAN 単一航空市場の発展
- ④ASEAN 単一海運市場の発展
- ⑤商品貿易障壁の除去による ASEAN 域内の物品の自由な移動の加速
- ⑥効率的で競争力のある物流セクターの発展加速
- ⑦貿易円滑化の大幅な改善
- ⑧国境管理能力の向上
- ⑨公平な投資ルールにより ASEAN 域内外からの外国投資への開放の加速
- ⑩遅れた地域の制度的な能力の強化と地域および局地の政策協調の改善

3. 人と人の連結性

- ①ASEAN 域内の社会経済的な理解の深化
- ②ASEAN 域内の人の移動の促進

(資料) ASEAN Secretariat (2009) Master Plan on ASEAN Connectivity により作成

1) 物的連結性

物的連結性は物的なインフラストラクチャの建設・整備である。ブループリントのインフラストラクチャの行動計画は極めて簡単なものであり、また、実施が遅れているために、マスタープランで詳細な計画と目標を示したものと考えられる。陸上交通については、AHN と SKRL が 2 大インフラプロジェクトである。

①ASEAN 高速道路網 (AHN)

AHN は 1999 年の ASEAN 運輸大臣会合で採択されており、アジアハイウェイの ASEAN 域内での拡張である。現在、不通部分 (missing links) はミャンマー (227 キロ) に残されている。AHN では、通過輸送道路 (transit transport routes : TTR) が指定されており、その建設と改良が優先されている。TTR の 3 級以下の道路は 2069 キロがミャンマー (1467 キロ)、ラオス (391 キロ)、フィリピン (211.5 キロ) に位置している。マスタープランでは、2012 年までに TTR に優先順位を置いて 3 級以下の道路を 3 級に改良するとしている。

②シンガポール昆明鉄道 (SKRL)

SKRL は 1995 年の第 5 回 ASEAN

首脳会議で提案され、2015 年までの完成が目標になっていた。ルートは、東ラインがタイ、カンボジア、ベトナムを經由し、その分岐ラインがラオスとベトナムを經由し、西ラインはタイとミャンマーを經由する。現在、不通部分あるいは修復が必要な部分が 4069 キロあり、その多くが CLMV に位置している。マスタープランでは、10 箇所の不通部分の建設が計画されており、2015 年までに、カンボジアのポイペトーシソフォン (48km、2013 年) とプノンペンーロクニン (254km、2015 年) を建設する計画である。

ほかに⑤の ASEAN を東アジアの輸送ハブとする統合され継ぎ目のないマルチモダル輸送システムの創設では、東西経済回廊の完成とメコン・インド経済回廊の開発が挙げられている。東西経済回廊では、ミャンマーの不通部分の建設とヤンゴンおよびダナンのターミナル港の建設、メコン・インド回廊では、カンボジアのニアックルアンにおけるメコン川の架橋、ダウエイ深水港の建設 (2020 年まで)、カンチャナブリとダウエイ間的高速道路建設 (2020 年

まで)と鉄道のFSなどが具体的なプログラムとなっている。

2) 制度的連結性

制度的連結性は、ソフト・インフラストラクチャの整備を行うものであり、ASEAN 経済共同体のブループリントに重なるプログラムが多い。

輸送円滑化に関する3つの枠組み協定の全面的な実施がトップの戦略となっている。3つの枠組み協定は、通過する物品の円滑化に関するASEAN 枠組み協定 (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transits : AFAGIT)、マルチモダル輸送に関するASEAN 枠組み協定 (AFAMT)、国家間の輸送円滑化 ASEAN 枠組み協定 (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) である。これらの協定の議定書は批准が遅れており、協定の批准、AFAGIT 議定書の締結や批准の加速が挙げられている。陸上輸送の連結性の発展により観光客の増加などが予想されるが、自動車の入国制限、異なる規格と標準 (荷物、安

全性、運転免許など)、バラバラの手続き、ビザの制限など乗り物、物品、人の自由な移動を阻害する要因が多いため、GMS の越境輸送協定 (CBTA) など既存の局地 (サブリージョナル) 的な協定を ASEAN 大の協定に発展させるとしている。2015 年までに国家間の旅客輸送円滑化の取り決めを作ることも挙げられている。

物品の自由な移動については、関税撤廃が進展していることを踏まえて非関税措置、規格と適合性評価、原産地規則に焦点を絞っている。規格・適合性評価については、相互承認 (MRA)、適合性評価手続き、安全性や品質に関する規格などについての共通ルールを 2015 年までに策定する、2015 年までに ASEAN 適合性マークを実施するなどが挙げられている。また、域内他国で同等の規格を満たしている適法に製造された物品は ASEAN 域内で自由に移動できることについても言及されている。これは EU での経験を参考にしていると考えられる。原産地規則については、原産地証明の電子的な処理を含む手続き円滑化を 2012 年までに

行うことと国内手続きの調整を2015年までに行うことが示されている。後進地域の制度的な能力の強化では、IAI（ASEAN 統合イニシアチブ）の資金が不十分であるとして、資金援助国グループから CLMV への技術支援の流れを促進するなどが挙げられている。

3) 人と人の連結性

人と人の連結性では、2つの戦略が提示されている。人の移動の促進では、次のような多くのプログラムが提示されている。①ASEAN 国民の ASEAN 域内旅行のビザ免除を2012年までに実現する、②2012年までに共同開発などにより ASEAN 域内観光を促進する、③2012年までに ICT についての相互承認協定(MRA)を結び2015年までに MRA を完全実施することにより熟練労働者の域内移動を促進する。

2. スコアカードからみたブループリント実施状況

(1) スコアカードの全体評価

EU は市場統合について主権を EU

委員会に委譲しており、EU 法は国内法の上に位置づけられ、市場統合に関する EU の決定は実施が担保される。しかし、ASEAN は内政不干渉を原則としており、ASEAN でその決定を加盟国に強制できない。そのため、ブループリントを加盟国に確実に実施させる目的で導入されたのがスコアカードである。2010年にフェーズ1(2008～09年)、2012年にフェーズ2(2010～11年)およびフェーズ1およびフェーズ2(ブループリントは2008年から2015年の8年間が対象なので前半の4年となる)のスコアカードが公表されている³。スコアカードは、①自己申告制で第三者評価ではない、②国別分野別な詳細な内容ではない、③現場で措置が実施されているのか判らない、などの問題がある⁴。ただし、スコアカードは、ASEAN がブループリントの実施状況について ASEAN が公表している唯一の資料であり、本論では2012年に公表されたスコアカードを利用する。

フェーズ1と2の4年間のブループリントの措置実施の全体評価は67.5%である(表3)。グローバルな

経済への統合は 85.7%と高かったが、他の3つの戦略目標は60%台だった。単一の市場と生産基地および公平な経済発展では第2フェーズで評価が低くなっている。

(2) 戦略目標別の評価

1) 単一の市場と生産基地

① 物品の貿易

物品の貿易、サービス貿易、投資という市場統合の基幹的な分野で第2フェーズでの措置実施が遅れており、完全実施措置のほうが少ない状況である(表4)。一方、資本の移動、優先統合セクターは100%の実施状況となっている。

最大の成果は計画通り2010年1月にASEAN6が域内関税を撤廃したことである。CLMVの関税撤廃は

2015年(一部品目は2018年)であるが、域内貿易の9割を占めるASEAN6の関税撤廃によりAFTAはほぼ実現したと言ってよいだろう。ASEAN6の域内平均関税率は2000年の3.64%から2011年末には0.05%に低下している。次にASEAN物品貿易協定(ATIGA)の調印と発効があげられる。ATIGAはAFTAを実施するメカニズムであるCEPT(共通効果特惠関税)協定の改定であり、1993年以降の追加措置を統合した協定である。原産地規則、非関税障壁撤廃、貿易円滑化、税関、基準と適合性評価など広範な分野を含む包括的な協定であり、自由化・円滑化措置についてもFTAのベスト・プラクティスを考慮した国際水準の協定となっている。

表3 フェーズ1と2のスコアカード全体評価

	フェーズ1	フェーズ2	フェーズ1および2
単一の市場と生産基地	93.8%	49.1%	65.9%
競争力のある経済地域	68.7%	67.4%	67.9%
公平な経済発展	100.0%	55.5%	66.7%
グローバルな経済への統合	100.0%	77.8%	85.7%
全体	86.7%	55.8%	67.5%

(資料) ASEAN Economic Scorecard : Charting Progress Towards Regional Economic Integration, Phase I (2008-2009) and Phase II (2010-2011), March 2012 より作成

表4 単一の市場と生産基地の評価（措置数）

	フェーズ1		フェーズ2		フェーズ1および2	
	完全実施	不完全な実施	完全実施	不完全な実施	完全実施	不完全な実施
物品の貿易	9	0	23	24	32	24
サービス貿易	10	3	13	17	23	20
投資	5	1	5	9	10	9
資本	1	0	5	0	6	0
熟練労働			1	0	1	0
優先統合セクター	28	0	1	0	29	0
食糧・農業・林業	8	0	5	6	13	6
合計	61	4	53	55	114	59
実行率	93.8%		49.1%		65.9%	

（資料）表3と同じ

一方、ブループリントでは、ASEAN5 は 2010 年、フィリピンは 2012 年に実現となっていた非関税障壁（NTB）の撤廃は遅れている。現在は NTB データベースの見直しを行っており、自動車、電機などの工業会と NTB についての意見交換を始めている。MPAC では 2015 年までに最新の国際分類を利用するデータベースの更新を行うとしている。また、輸入許可手続きと数量制限のガイドラインを 2014 年までに作成し、許容できる非関税措置の影響の最小化を図るとともに NTB 撤廃を 2014 年までに行うとしている。スコ

アカードには、タイとマレーシアで NTB 撤廃を 3 段階で進めており、2011 年に第 3 段階が実施されたとあるが詳細は記述されていない。

原産地規則については、製品特定規則（PSR）の改定、AFTA の原産地証明であるフォーム D の FOB 価格表示の廃止⁵、原産地の自己証明制度のパイロットプロジェクトの実施が成果となっている。パイロットプロジェクトは 2010 年からシンガポール、マレーシア、ブルネイの 3 カ国で開始し、翌年タイが参加した。2012 年 8 月にラオス、インドネシア、フィリピンが第 2 パイロットプロジ

ェクトの覚書に署名した⁶。

貿易円滑化では、包括的貿易円滑化作業計画が策定され、ASEAN 税関申告書、ASEAN 税関トランジット制度などの実施により通関の円滑化を進めている。MPAC では、通関手続きコストを 2013 年までに 20%、2015 年までに 50%削減することを目標にしている。関税分類表が HS2007 から HS2012 に移行したことに伴い ASEAN 関税分類表 (AHTN) 2012 が作られた。貿易手続きの窓口を一本化し電子的に処理するシングル・ウィンドウについては、ナショナル・シングル・ウィンドウ (NSW) を ASEAN6 は 2008 年、CLMV は 2012 年に実施する計画だったが、カンボジア、ラオス、ミャンマーが遅れており、この 3 カ国を除く 7 カ国が ASEAN シングル・ウィンドウ (ASW) への参加を約束した。MPAC では、ASW は選定された港で 2015 年までに実施するとしている。

② サービス貿易

AFAS (ASEAN サービス枠組み協定) の第 7 パッケージの自由化交渉により、65 サブセクターの自由化を約束したとしている。第 8 パッケー

ジの留保表 (自由化を行わない分野のリスト) の合意は最終段階となっていたが、2012 年 8 月の経済大臣会議で合意し 80 サブセクターの自由化が約束される。ブループリントでは、第 3 モード (営業拠点の越境) について、4 優先分野 (空運、e-ASEAN、ヘルスケア、観光) は外資出資比率 70%以上 (2010 年)、ロジスティクスサービスおよびその他の外資出資比率を 51%以上 (2010 年) とする計画である。分野別の自由化状況はスコアカードには記述されておらず、目標達成が遅れているものと推測される。第 9 パッケージは 2013 年、第 10 パッケージは 2015 年にまとめられる予定であり、全サブセクターを自由化し、外資出資比率は 70%以上を達成することが目標となっている。

なお、サービス貿易自由化については、ブループリントに次のような 15%の例外規定 (全体的な柔軟性) がある。①完全に除外されるサブセクターと②自由化の範囲が全ては合意されていないセクターを対象とする「柔軟性」が認められる。これらのサブセクターは、①次のラウンド

で自由化を約束する、②そのラウンドで自由化が合意されたが当該国が約束できないサブセクターを合意されていないサブセクターで代替する、③ASEAN-X 方式での自由化、により柔軟に取り扱う。15%例外規定は、サービス障壁リスト作成時に見直すとなっている。

資格の相互承認（MRA）では、エンジニアリングと建築の MRA を実施、看護、医療、歯科医療、会計、測量の MRA は実施に向けて作業中となっている。また、ASEAN 自然人移動協定は 2012 年 11 月の首脳会議で署名の見通しである。ASEAN 連結性マスタープランによると、MRA の実施には多くの課題がある。とくに、①資格に国籍要件を規定している国があること、②資格者の団体の参加を義務化している国があること、③資格要件が多様なこと、である⁷。

③ 投資

ASEAN 包括的投資協定（ACIA）が 2009 年に締結され、批准と約束表の提出が課題となっていた。ACIA は 2012 年 3 月に発効したことが 8 月の経済大臣会合で報告され、加盟

国が自由化と投資措置の改善を行っているかを監視するためのピアレビューを開始したことが明らかにされた⁸。

④ 資本

スコアカードには、2011 年に ASEAN Exchanges イニシアチブのマーケティングキャンペーンが開始されたことと ASEAN 債券市場開発スコアカードが開発されたことがあげられている。ASEAN Exchange は、2011 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、ベトナム（ホーチミンとハノイ）の 7 つの証券取引所が共同で立ち上げた証券市場統合構想である。2012 年にマレーシア、シンガポール、タイの 3 カ国で開始し、インドネシア、ベトナムは 2013 年に参加予定である。各国の優良銘柄 30 社を選定し、210 社の株式を ASEAN Stars という名称で売買することなどを計画している。また、地場通貨の債券市場の発展に向けた信用保証投資ファシリティ（Credit Guarantee and Investment Facility : CGIF）が 2011 年 10 月に創設されたこと、4 億 8500 万ドルの ASEAN インフラファンド（ASEAN

Infrastructure Fund : AIF) のための協定が調印されたことも述べられている。

2) 競争力のある経済地域

競争力のある経済地域は、競争政策などの共通政策および輸送、エネルギー、ICT などの重要なサービス産業の市場統合のためのインフラの整備と制度整備などを対象としている。実施状況が遅れているのは輸送であり、その他の分野は消費者保護を除いて完全実施措置が多くなっている。

① 輸送

輸送分野の詳細な実行計画であるブルネイ行動計画の採択(2010年)、航空旅客サービスの完全自由化についての ASEAN 多国間協定(MFLPAS)の調印、単一海運市場への戦略策定、ASEAN 高速道路網の全ルート調査が成果とされている。課題としては、ASEAN マルチモダル輸送に関する枠組み協定の施行のための国内法制化、ASEAN 通過貨物円滑化枠組み協定の第 6 議定書(鉄道、中継駅)の締結、航空旅客サービスの完全自由化についての ASEAN 多国間協定および議定書の

批准、単一海運市場計画の行動(措置)の実施などがあげられている。陸上輸送の 2 大プロジェクトである AHN と SKRL の現状については、前節の MPAC で説明してある。海上輸送については、MPAC で 2015 年までに①47 の港湾の能力向上、②島嶼部と大陸部を結ぶ効率的で信頼性の高い航路の創設、③国際航路、地域航路、国内航路のリンケージ強化、④ Ro Ro 船ネットワークの FS 実施(日本が行う)を行動計画としている⁹。空運については、単一航空市場創設がブループリントの目標であり、MALPAS に加え、航空貨物サービスの完全自由化多国間協定(MAFLAFS)と航空サービスについての多国間協定(MAAS)と議定書の批准と施行が MPAC の行動計画となっている。

② エネルギー

ASEAN 電力網(APG)覚書の締結と相互接続プロジェクトの実施がブループリントでは計画されており、覚書は締結されているが、相互接続プロジェクトの実施状況は不明である。ASEAN ガスパイプライン(TPAG)は、ブループリントではマ

スタープランの作成、越境パイプライン敷設の法的枠組み作りなどが措置とされているが、スコアカードには実施状況は記載されていない。

③ その他

競争政策は、2015年までに全加盟国で競争法を導入し、競争政策のガイドラインを作成することなどを目標にしている。現在、2012年1月にマレーシアで競争法が発効し、競争法を導入している国は、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナムの5カ国となった。スコアカードでは、競争に関するASEAN 専門家グループの設置、ASEAN 競争政策ガイドライン、ビジネスのための競争と法に関するハン

ドブックの作成を行ったとしている。

消費者保護では、ASEAN 消費者保護委員会（ACCP）の創設、リコール・禁止品目通知情報交換ガイドラインの承認、補償についてのASEAN ウェブサイトサイトの開発の開始などが成果となっている。知的財産権では、意匠についてのASEAN ファイリングシステム創設、マドリッド議定書参加、知的財産権当局間の協力、伝統的知識・遺伝子資源・伝統的文化表現についての域内協力などを目標にしている。スコアカードによると、2011年8月にASEAN 知的財産権行動計画（ASEAN IPR Action Plan 2011－2015）が採用された。

表5 競争力のある経済地域の評価（措置数）

	フェーズ1		フェーズ2		フェーズ1および2	
	完全実施	不完全な実施	完全実施	不完全な実施	完全実施	不完全な実施
競争政策	2	0	2	0	4	0
消費者保護	2	0	5	4	7	4
知的所有権			4	1	4	1
輸送	15	10	6	8	21	18
エネルギー	0	0	2	1	2	1
鉱物	1	0	7	0	8	0
ICT	2	0	4	0	6	0
税制			0	1	0	1
電子商取引			1	0	1	0
合計	22	10	31	15	53	25
実行率	68.7%		67.4%		67.9%	

（資料）表3と同じ。

情報通信技術（ICT）では、ASEAN 域内の電子商取引とオンラインによる物品の取引を可能にする政策と法制の整備を目標としている。スコアカードによると、ASEAN ICT マスタープランが、2011年1月に承認され、ASEAN 電子商取引相互運用技術アーキテクチャ枠組みの採用についての研究が完了した。税制では、ブループリントによると 2010年までに2国間の二重課税防止条約を締結するとしているが、スコアカードの課題として二重課税防止条約網の完成があげられており、実施は遅れている。

3) 公平な経済発展

公平な経済発展は 66.7%の評価となっている。中小企業では、ASEAN 中小企業開発戦略的行動計画の実施、ASEAN 中小企業諮問委員会の創設、中小企業開発基金構想の策定開始、優良中小企業ダイレクトリーの制作などが成果となっている。ASEAN 統合イニシアチブ（IAI）は、ASEAN の域内格差是正の行動計画であり、スコアカードではIAI作業計画1と2の承認が成果とされている。IAI はASEAN による格差是正のためのイニシアチブとして2000年11月の第4回非公式首脳会議で合意された¹⁰。

表 6 公平な経済発展の評価（措置数）

	フェーズ1		フェーズ2		フェーズ1および2	
	完全実施	不完全な実施	完全実施	不完全な実施	完全実施	不完全な実施
中小企業	1	0	4	3	5	3
ASEAN 統合イニシアチブ	2	0	1	1	3	1
合計	3	0	5	4	8	4
実行率	100.0%		55.5%		66.7%	

（資料）表 3 と同じ。

IAI 作業計画 1 (2002 年 7 月～2008 年 6 月) は、インフラ、人的資源開発、ICT、地域経済統合を優先分野とし、2005 年 11 月にエネルギー、投資環境、観光、貧困削減と総括的プロジェクトが追加されている。全体で 258 プロジェクトあり、人的資源開発が 100 件、地域経済統合が 68 件、ICT が 36 件、インフラが 26 件となっている。IAI 作業計画 2 は、2009 年の首脳会議で 2009 年から 2015 年を対象に実施が決まった。3 つの ASEAN 共同体ブループリントをベースにして作成されており、重点を置かれているのは、能力構築 (capacity building) と人材育成である。内容は、調査、調査による提言の実施、能力構築 (教育・訓練、ワークショップなど)、技術協力などである。IAI は、このようにインフラや箱物を建設するプログラムではなく人材育成や調査などソフト・イン

フラストラクチュアを内容とするプログラムである。ハード・インフラの建設は、ASEAN 連結性計画、2 国間援助で実施されており、相互に補完するプログラムと位置づけられる。

4) 対外経済関係

対外経済関係は 85.7%と高い評価になっている。スコアカードでは、ASEAN と日本、中国、韓国、インド、豪州・ニュージーランド (NZ) との 5 つの FTA (ASEAN プラス IFTA) が成果としてあげられている。中国、韓国との FTA は、2010 年 1 月に ASEAN6 と相手国が関税を撤廃しており、インドおよび豪州・NZ との FTA は 2010 年 1 月に発効している。日本とは 2008 年に EPA (AJCEP) が発効している。課題としては、インド、日本とのサービスおよび投資協定の締結と AJCEP の全加盟国による実施があげられている¹¹⁾。

表 7 対外経済関係の評価 (措置数)

	フェーズ1		フェーズ2		フェーズ1および2	
	完全実施	不完全な実施	完全実施	不完全な実施	完全実施	不完全な実施
対外経済関係	5	0	7	2	12	2
合計	5	0	7	2	12	2
実行率	100.0%		77.8%		85.7%	

(資料) 表 3 と同じ。

(3) 国別分野別の評価

国別分野別には極めておおまかな評価表が記載されている(表8)。物品、サービス、貿易、輸送、エネルギーなどが遅れていることが示され

ている。CLMVの実施状況が遅れているということはない。加盟国よりもASEANの評価が低くなっているのは、同じ分野でも措置の内容が異なっているためと考えられる。

表8 国別分野別評価(フェーズ1と2)

	B	C	I	L	M	My	P	S	T	V	A
物品	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	×
サービス	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	×
投資	△	△	△	△	△	△	△	△	×	△	×
資本	○	○	○	○	○	△	○	○	○	○	○
熟練労働	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
優先統合セクター	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
食糧・農業・林業	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
競争政策	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
消費者保護	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
知的所有権	△	△	○	△	○	△	○	○	○	○	△
輸送	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
エネルギー	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
鉱物	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ICT	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
税制	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	×
電子商取引	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
中小企業	△	△	○	△	○	△	△	○	○	△	△
ASEAN 統合イニシアチブ	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
対外経済関係	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△

(注) ○は100%実施、△は50%~100%未滿、×は50%未滿。Bはブルネイ、Cはカンボジア、Iはインドネシア、Lはラオス、Mはマレーシア、Myはミャンマー、Pはフィリピン、Sはシンガポール、Tはタイ、Vはベトナム、AはASEANである。

(資料) 表3と同じ。

4. ASEAN 経済共同体の実現の見通し

ブループリントの前半の実施状況は 67.5%だった。最も重要な市場統合は 65.9%である。2012 年 4 月の首脳会議では、ASEAN 経済共同体の実現に向けて努力を倍増させるとしている。しかし、実施が難しい分野や事項が残っていくため、ブループリントの 100%実施は困難である。2015 年時点では ASEAN 経済共同体はほぼ実現したとするが、2020 年を目標年として残された措置を実施していくことになる。

物品の貿易では、関税撤廃の実現は確実である（ただし、一部品目は 2018 年）が、非関税障壁の撤廃は困難であり、2015 年時点でも残存することになる。原産地規則は使いやすいものに変更されてきており、自己証明制度の導入も進んでいる。一方、政府調達の開放はブループリントの目標にもあげられておらず開放はされない。ナショナル・シングル・ウィンドウはカンボジア、ラオス、ミャンマーは遅れているが、残りの 7 カ国で実施されている。ASEAN シ

ングル・ウィンドウは選ばれた港湾で実施されることになる。

サービス貿易は、第 1 モード（サービスの越境）、第 2 モード（消費者の越境）は全分野で自由化されるが、第 3 モード（業務拠点の越境）は外資出資比率制限（70%）が残ることになり、70%まで外資出資比率が引き上げられない分野が残る可能性がある。第 4 モード（供給者の越境）は作業が進んでいない模様で実現しても極めて限定された一部職種に限定されるだろう。専門サービスの資格の相互承認は 8 職種で進められているが、任意参加方式であり、ASEAN 全体での実施は遅れると思われる。また、国内体制の整備などから参加国での実施も予想が出来ないため実効性は判らない。投資の自由化では、投資規制を最小限にし、投資前と後の内国民待遇、投資家の移動の自由化などを目標としている。

AHN、SKRL などの輸送プロジェクト、APG、TAGP などのエネルギープロジェクトは、目標年次を 2020 年に繰り延べている。資金調達や技術面での課題とともに国内体制整備も必要であり、2015 年の完成は無理

とすでに判断されている。輸送円滑化協定の批准は実現するであろう。単一航空市場は、MAFPLAS の第 2 議定書の施行により実現するが、第 7 の自由（域内他国間輸送）とカボタージュ（他国の国内輸送）は実現しておらず、多国間オープンスカイ協定に近い¹²。単一海運市場では、港湾の整備、大陸部と島嶼部の航路整備、Ro Ro 船ネットワーク整備などが進められているが、単一海運市場は調査と戦略策定の段階であり、実現は 2015 年以降になると思われる。

競争政策では、競争法の導入が現在の 5 カ国に加え、数カ国で行われる。知的財産権では、マドリッド議定書参加、知的財産権当局間の協力、伝統的知識・遺伝子資源・伝統的文化表現についての域内協力が行われる。

IAI は小規模であり効果は極めて限られていることから、ASEAN6 と CLMV の経済格差は 2015 年時点でも大きい。ただし、CLMV はインフラ整備、外資導入により、ASEAN6 より高い経済成長を続けており、経済格差は緩やかなペースであるが縮

小の方向にあると言ってよいだろう。域外との FTA は、順調に進んでおり、EU との FTA および TPP への対応が課題となっている。TPP は ASEAN としてではなく各国ベースでの参加となる。TPP は ASEAN 経済共同体を超える自由化レベルであり、ASEAN 経済共同体の自由化措置への影響を注視すべきであろう¹³。

AEC は、市場統合のレベルは EPA に類似しているが、ASEAN 規模での道路や鉄道の整備と統合、空運や海運の単一市場化、エネルギー供給の統合、格差是正など EPA の範囲を超える壮大なプロジェクトである。一方、ASEAN 事務局の人員と予算は極めて限られており、対話国と国際機関の支援を受けながら創設を進めている。AFTA の例をみても 1993 年の開始当初は極めて評価は低かったが、現在では自由化率が高く利用しやすい FTA となっており、日本企業が最も良く利用する FTA でもある。時間をかけながら「遅遅として進む」のが ASEAN の流儀である。AHN、SKRL など一部の分野は目標年次を 2020 年に延ばしており、2015 年後も自由化、円滑化、制度整備、

インフラ建設などの措置が継続されるであろう。

日本および東アジアにとって ASEAN の重要性が増大することは確実である。GDP では 2020 年代には日本を凌駕するであろうし、中間階層が急増する多様な成長市場として、また、生産基地・輸出基地としての重要性は格段に高まろう。日本との間では領域問題や反日感情がない日本の友好国であり、安全保障面での連携できる地域である。日本は ASEAN 経済共同体創設の支援と ASEAN との経済連携を拡充強化すべきである。

注

- 1 ASEAN 経済共同体ブループリントについては、石川幸一（2008）「ASEAN 経済共同体とは何かーブループリントから読めるものー」、『季刊国際貿易と投資』72号、30-55頁。ASEAN 経済共同体の全体像については、石川幸一・清水一史・助川成也編著（2009）『ASEAN 経済共同体』ジェトロ、を参照。
- 2 サービス貿易自由化など EPA より自由化レベルは高いが、政府調達は全く対

象としていないなど分野により相違がある。詳細は、石川幸一（2008）前掲論文を参照。

- 3 ASEAN Secretariat, ASEAN Economic Community Scorecard: Charting Progress Towards Regional Economic Integration, March 2010 および ASEAN Economic Scorecard: Charting Progress Towards Regional Economic Integration, Phase I (2008-2009) and phase II (2010-2011), March 2012
- 4 ASEAN 経済大臣会議でもスコアカードの評価について疑念が出て、東アジア ASEAN 経済研究センター（ERIA）にブループリント実施状況の評価を依頼した。梅崎 創（2011）「ASEAN 経済共同体を巡る最近の情勢」（<http://www.ide.go.jp>）
- 5 スコアカードでは FOB 価格の記載を廃止したとあるが、具体的には 2012 年 8 月の AFTA 協議会で合意されており、カンボジアとミャンマーは 2 年間の猶予期間が付与された。即時廃止ではなく、ATIGA 修正議定書の承認（2013 年 2 月の予定）と各国での批准を経て実施される。
- 6 助川成也（2012）「ATIGA、第 2 認定輸出者自己証明制度を実施へ」ジェトロ

- 通商弘報、2012年9月9日付け。
- 7 ASEAN Secretariat (2010), Master Plan on ASEAN Connectivity, p25
 - 8 助川 (2012) 前掲報告。
 - 9 Ro Ro 船は、ロールオン/ロールオフ (Roll on/ Roll off) 船、すなわち、自動車自ら乗降できるように設計された船のことである。
 - 10 Status Update of the IAI Work Plan (2002-2008) による。
<http://www.aseansec.org/documents/Status-Update-IAI-WP-2002-2008.pdf>
 - 11 日本とASEANの7カ国 (CLM以外) はサービスと投資を含む二国間EPAを締結している。インドネシアはAJCEPを批准していない。
 - 12 花岡伸也 (2010) 「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開」、『運輸と経済』第70巻第6号、2010年6月、43-44頁。
 - 13 TPP交渉の行方次第だが、たとえばAECの対象外である政府調達市場はTPPの交渉分野となっている。TPP交渉参加4カ国はTPP参加国には政府調達市場を開放するが、ASEAN (TPP参加以外の) には政府調達を開放しないという事態が起きる可能性がある。