

ASEAN の経済格差とその是正

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・教授

要約

- ・ASEAN6 と CLMV の大きな経済格差の是正は ASEAN 経済共同体の 4 大目標の一つである。近年、CLMV は外資導入により ASEAN6 より総じて高い成長を実現しており、格差は徐々に縮小しつつあるが依然として大きい。
- ・ASEAN の格差是正プログラムは ASEAN 統合イニシアチブ (IAI) である。IAI は規模が小さく人材育成などが中心であり効果は小さい。インフラ整備はメコン圏開発 (GMS) 構想、ASEAN 連結性マスタープランなどにより重層的に取り組まれている。
- ・ASEAN 経済共同体形成に向けての貿易自由化、輸送のハードとソフトのインフラの整備により、CLMV への外資進出が増加している。とくに、タイから労働集約型工程が周辺国に移る「タイ・プラス・ワン」の動きが起きている。こうした動きはタイの産業高度化を促進し「中所得の罫」に陥ることを防ぐ効果が期待できる。

1. ASEAN の域内経済格差

(1) 縮小しているが依然大きい 経済格差

ASEAN には 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) と CLMV (カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) の間に大きな経済格差があり、ASEAN ディバイドあるいは

ASEANの南北問題といわれている。CLMVは第2次世界大戦後長期間に渡り対外戦争あるいは内戦を戦い、この地域に最終的に平和が訪れたのは1991年のカンボジア和平以降である。また、ミャンマーの仏教式社会主義を含め4カ国とも社会主義経済を採用し、産業国有化を行うとともに貿易や外国投資を制限する閉鎖的な経済運営を行い、経済の停滞を招いていた。1986年にベトナムがドイモイ（刷新）と呼ばれる経済改革を実施し市場経済化と経済開放を進めたことを皮切りに各国とも経済改革に取り組んだ。しかし、CLMVがASEANに加盟する時点でも極めて大きな経済格差が残っていた¹。格差は徐々に縮小しているものの、現在でも依然として極めて大きく、格差縮小はASEAN経済共同体の4つの目標の一つである。

格差の現状を見てみよう。名目GDPでは、ラオスとインドネシアでは実に95倍の差がある（図1）。CLMVの名目GDPのASEANの名目GDPに占める割合は、1990年の3.1%から2000年に5.3%、2010年には9.0%に拡大しており経済規模の

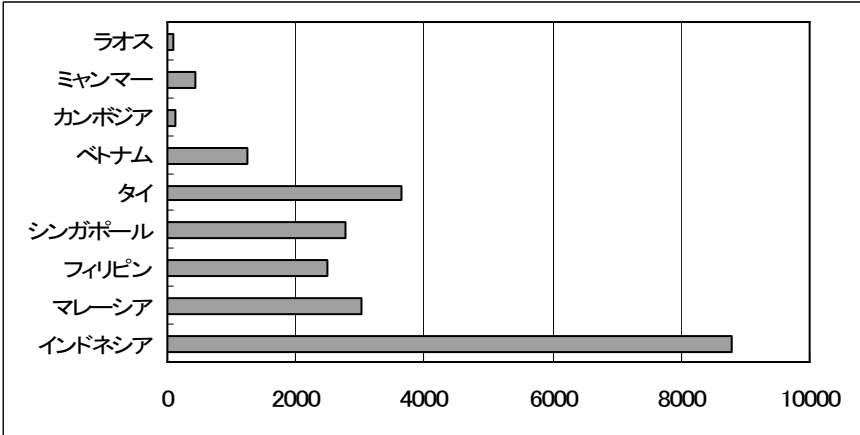
格差は縮小しているが、人口ではCLMVは29%を占めており、依然として格差は大きい²。一人当たりGDPでは、CLMで最小のミャンマーとASEANで最大のシンガポールでは61倍の差がある（図2）。ただし、CLMVの経済は2000年代に入りASEAN6を上回る経済成長を続けていることから一人当たりGDPは着実に上昇している（図3）。たとえば、ベトナムは2012年に1500ドルを越えて低位中所得国の水準に達し、ラオスも1500ドルに近づいている³。

次に、産業構造を見ると、CLMは農業の比率が高く、製造業の比率が小さい（図4）。米の世界一の輸出国であるタイは、農業が12%、製造業が34%に対し、ミャンマーでは農業が36%を占めている。CLMVでは、ベトナムが農業と製造業の比率がほぼ等しいレベルに達している。

一方、輸出が名目GDPに占める比率である輸出依存度は、ミャンマーを除き比較的高い水準に達しており、とくにベトナムはタイとほぼ同レベルである。ただし、輸出商品構成では、ブルネイを除くASEAN6では、製造業品とくに機械が大きな比重を

図1 ASEAN5 と CLMV の名目 GDP (2012 年)

(単位：億ドル)

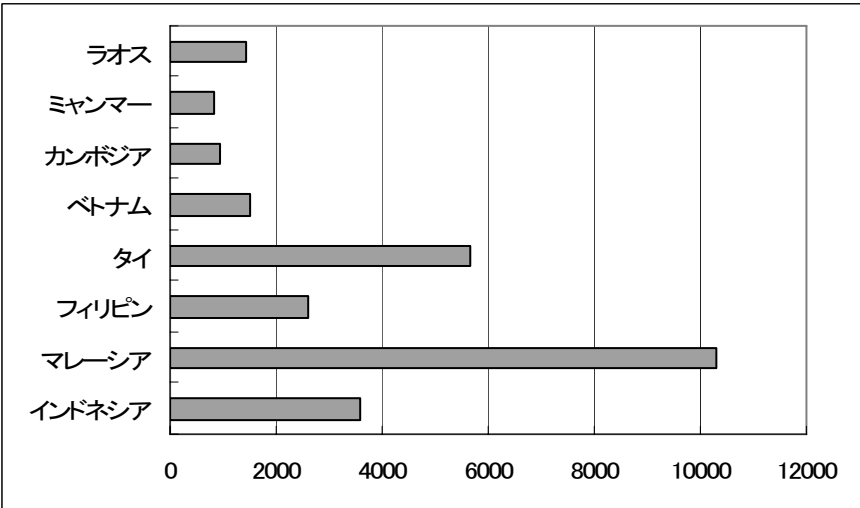


(注) ミャンマーの数值は 2010 年

(出所) ジェトロアジア大洋州課

図2 ASEAN4 と CLMV の一人当たり GDP (2012 年)

(単位：ドル)

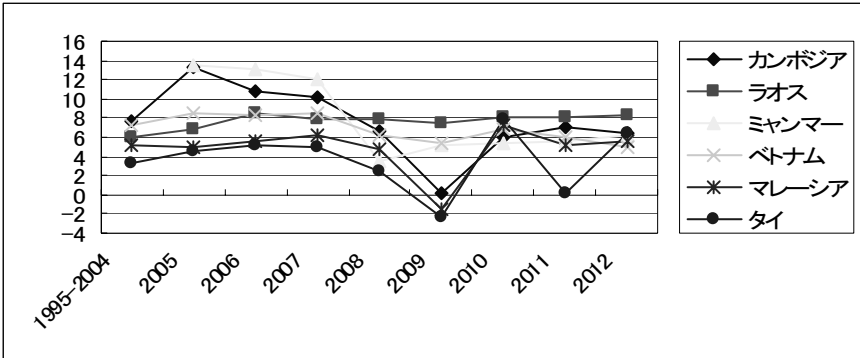


(注) シンガポールの一人当たり GDP は 51,162 ドル、ブルネイは 41,700 ドルである。

(資料) IMF, World Economic Outlook, April 2013

図3 タイ、マレーシアおよび CLMV の実質 GDP 成長率の推移

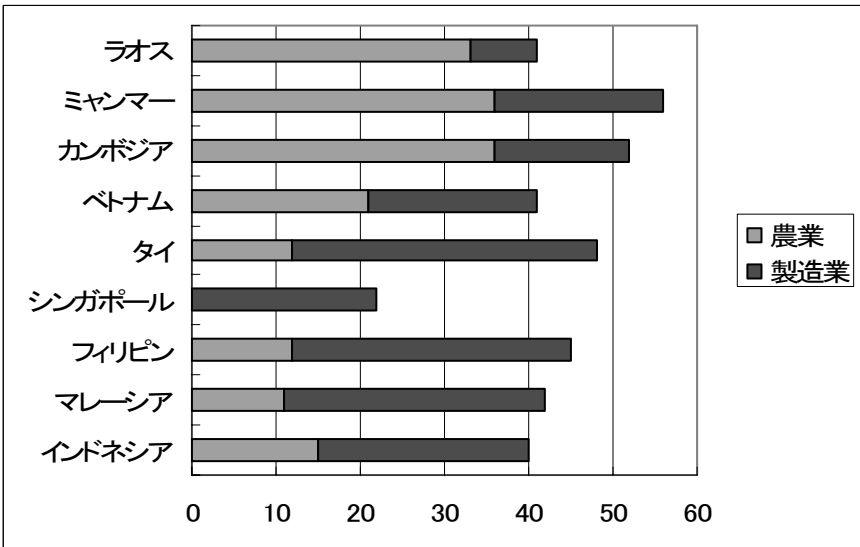
(単位：%)



(資料) IMF, World Economic Outlook, April 2013

図4 ASEAN5 と CLMV の GDP に占める農業と製造業の比率 (2010年)

(単位：%)



(資料) World Bank (2012, World Development Indicators 2012) により作成

占めているのに対し、CLM では、鉱物、木材、農水産品が主要産品となっており、製造業品では縫製品や履物が大半を占めている。ただし、ベトナムは電子製品や機械設備が10%弱を占め輸出工業化の進展を示している。

(2) 生活の質でも大きな格差

社会経済指標でも格差は明らかであり、特にカンボジア、ラオス、ミャンマーの遅れが顕著である(表1)。貧困率は、ラオスが極めて高く、カンボジア、ベトナムは40%台である。インドネシア、フィリピンも貧困率は高く、貧困問題がASEAN6の一部の国では依然として課題であることを示している。CLMVのジニ係数はASEAN6よりも低いが、経済発展と自由化に従って拡大する可能性が高いであろう。平均寿命(2010年)は、シンガポールの81.9歳を筆頭に他のASEAN加盟国が70歳台あるいは70歳に近い60歳台であるのに対し、カンボジアが63歳、ラオスが67.4歳、ミャンマーが65.2歳となっている。平均寿命の低さは幼児死亡率の高さによるものであり、幼児死亡率(1000

人当たり)はタイが12人、マレーシアが7人に対し、カンボジアが43人、ラオスが42人、ミャンマーが62人となっている。幼児死亡率の高さは医療水準の低さが原因であり、たとえば人口1000人当たり医師数でも格差が大きい。また、識字率は他のASEAN加盟国が90%台であるのに対し、カンボジアが73.9%、ラオスが72.2%と低い。ただし、ミャンマーは92.3%と高い水準である。このように、衛生環境や教育の普及でも依然として大きな格差があることが示されている。

ビジネス環境を事業開始に要する日数でみると、ブルネイが最も多いがカンボジアは85日、ラオスは92日と非常に時間がかかることが示されている。行政の効率性の点で遅れが顕著であり、外国投資受入れの観点から改善が必要である。電化率は、カンボジア、ラオス、ミャンマーが非常に低くなっており、インフラ整備の遅れの典型的な事例となっている。

表1 ASEAN加盟国の社会経済指標

	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム	ブルネイ
1日2ドル以下の所得・支出の人口比率	49.5% (2009年)	66.0% (2008年)		43.4% (2008年)	
ジニ係数	0.379 (2008年)	0.367 (2008年)		0.356 (2008年)	
平均寿命 (2011年)	63.0歳	67.4歳	65.2歳	75.1歳	78.1歳
合計特殊出生率 (2010年)	2.5	2.7	2.0	1.8	2.0
成人識字率 (15歳以上) (2011年)	73.9% (2009年)	72.7% (2005年)	92.3%	93.2%	95.2%
幼児死亡率 (出生1000人当たり) (2011年)	43人	42人	62人	22人	7人
1000人当たり医師数 (2010年)	0.23人	0.27人	0.50人	1.22人	1.36人
電化率(家庭)	31.1% (2010年)	46.3% (2002年)	47.0% (2002年)		
事業開始に要する日数	85日	92日		34日	101日
	インドネシア	マレーシア	フィリピン	シンガポール	タイ
1日2ドル以下の所得・支出の人口比率	43.3% (2011年)	2.3% (2009年)	41.5% (2009年)		4.1% (2010年)
ジニ係数	0.381 (2011年)	0.462 (2009年)	0.430 (2009年)	0.425 (1998年)	0.394 (2010年)
平均寿命	69.3歳	74.3歳	68.8歳	81.9歳	74.1歳
合計特殊出生率	2.1	2.6	3.1	1.2	1.6
成人識字率 (15歳以上) (2011年)	90.4%	93.1%	95.4% (2008年)	95.9%	93.5% (2005年)
幼児死亡率(出生1000人当たり)	32人	7人	25人	3人	12人
1000人当たり医師数	0.29人	1.20人	1.15人	1.92人	0.32人
電化率(家庭)	91.1% (2010年)		83.3% (2008年)		96.1% (2005年)
事業開始に要する日数	47日	6日	36日	3日	29日

(資料) Asian Development Bank (2013), Key Indicators for Asia and the Pacific 2013

2. 格差是正に向けた ASEAN の 取組み

(1) ASEAN 統合イニシアチブ (IAI) 作業計画 1

ASEANによる格差是正のためのイニシアチブが、2000年11月の第4回非公式首脳会議で合意されたASEAN統合イニシアチブ（Initiative for ASEAN Integration:IAI）である。2001年7月には、「緊密なASEAN統合のための格差縮小についてのハノイ宣言（Hanoi Declaration on Narrowing Development Gap for Closer ASEAN Integration）が外相会議で採択された。同宣言では、人的資源開発、情報通信技術（ICT）、インフラストラクチュアに地域経済統合を加えた4分野を重点分野とした。2002年11月の首脳会議でCLMVに加え、ASEAN6の後進地域の開発支援もIAIに加えられた。

2003年の第二ASEAN協和宣言では、IAIとRIA（ASEAN統合のためのロードマップ）によりCLMVとの開発格差に取り組み、CLMVの統合を加速することが提示されている。CLMVについては、IAI作業計画1（2002年7月～2008年6月）が実施

されている。作業計画は、インフラ、人的資源開発、ICT、地域経済統合を優先分野としている。2005年11月の中間レビューでは、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の追加が提案されている。2012年10月時点の最終報告によると、232プロジェクトが全て完了となっている⁴。分野別に見ると、インフラストラクチュアが21件（輸送12件、エネルギー9件）、人的資源開発97件（公共セクター能力構築83件、労働・雇用12件、高等教育2件）、ICT33件、地域経済統合53件（財・サービス貿易26件、税関10件、規格・標準12件、投資5件）、観光5件、貧困・生活の質0件、一般17件である。

支援国地域別に拠出額をみると、ASEAN6は3,350万ドル、対話国が2,192万ドルとなっている。ASEAN6では、シンガポールが最大で2,446万ドル（ASEAN6拠出額の73%）を拠出している（表2）。対話国および援助機関では、日本が最大で47プロジェクトに641万ドルと8,751万円を拠出し、韓国が続いて513万ドルを拠出している（表3）。

表2 IAI1へのASEAN6の拠出額

(単位: 万ドル)

拠出国名	プロジェクト数	拠出額
ブルネイ	12	147.5
インドネシア	34	176.9
マレーシア	65	531.4
フィリピン	2	3.1
シンガポール	59	2,446.2
タイ	14	48.2
合計	186	3,353.3

(出所) ASEAN Secretariat, Status Update of the IAI Work Plan 1 (2002-2008)

表3 対話国と援助機関の拠出額

	プロジェクト数	拠出額 (万ドル)	その他拠出額
日本	47	641.5	8,751 万円
韓国	6	512.5	
インド	5	327.2	
EU	5	81.2	17.9 万ユーロ
デンマーク	1	62.2	
ニュージーランド	2	17.6	
米国 (UNDP)	7	45.6	
世界銀行	2	39.2	
Hanns Seidel 財団	3	6.6	
豪州	3	104.3	
ASEAN 銀行家協会	2	191.6	
ASEAN 大学ネットワーク	1	3.5	
合計	84	1,843.4	8,751 万円 17.9 万ユーロ

(出所) 表2と同じ。

日本は、日・ASEAN 総合交流基金 (Japan-ASEAN General Exchange Fund)、日・ASEAN 連帯基金 (Japan-ASEAN Solidarity Fund)、JICA、JODC などが資金を提供している。

(2) IAI 作業計画 2

2009 年の首脳会議で 2009 年から 2015 年を対象とする IAI 作業計画 2 (IAI2) の実施が決まった。IAI2 は、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いる。重点を置かれているのは、能力構築 (capacity building) と人材育成であり、統合促進の手段としてインフラ開発も必要性が認識されている。

IAI2 の構成は、ASEAN 経済共同体、ASEAN 社会文化共同体、ASEAN 政治安全保障共同体の順で、ブループリントの項目に行動計画が書かれている⁵。行動計画は全体で 184 あり、経済共同体が 95、社会文化共同体が 79、政治安全保障共同体が 6、一般分野 4 となっている。経済共同体では、単一の市場と生産基地が 49、競争力のある地域が 34、公平な経済発展が 6、グローバルな経済への統合が 6 となっている。内容は、調査

(10%)、能力構築 (教育・訓練、ワークショップなど) (43%)、技術協力 (47%) となっている。

たとえば、サービス貿易の行動計画は、①CLMV におけるサービス貿易自由化の現状と影響の調査、②調査で勧告され合意された措置の実施、③観光分野のサービス自由化政策形成の技術協力、④サービスに係わる官民の能力醸成のための訓練、となっている。

インフラ開発についても、具体的な建設プロジェクトではなく、マルチモダル輸送についての訓練、シンガポール昆明鉄道の設置と運営についての訓練、国家 ICT 計画作成のための支援など能力構築、人材育成、技術協力が内容となっている。資金は、ASEAN6、対話国、民間企業、基金、NGO が拠出することになっている。2012 年 10 月時点の実施状況は、経済共同体関連が 32%、社会文化共同体が 22%、政治安全保障共同体関連が 33%、その他の一般分野 (英語教育など) が 100%で全体では 29% (55 行動計画) となっている。

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。統合に向けたハード・インフラストラクチュアの部分は、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。

吉野 (2011) は、①IAI のプロジェクトはマクロ経済指標に影響を与えるような性質も規模もなかった、②インフラストラクチュアをはじめとする投資が経済規模拡大に即効がある、③ASEAN6 がそうした資金を持たないか、意思を持たないのが最大の課題、と指摘している⁶。吉野の指摘の通り、ASEAN 経済共同体の大きな目標の一つを実現するための計画として IAI は極めて規模が小さく、対象分野は能力構築など限定されているためその効果は限定されている。その理由は、ASEAN が国際機関として極めて規模が小さく、マンパワー、予算とも制約が極めて大きいことがあげられる。ASEAN 事務局の人員は 244 名 (シニアスタッフは 69 名)、予算は 1300 万ドルであり (ともに 2009 年)、EU の 2 万 5000 人 (2005 年)、20 兆円 (2007 年) と

比べると雲泥の差がある⁷。こうした状況で格差是正に取り組むには、ハード・インフラストラクチュアの整備には ASEAN 連結性マスタープラン、GMS 開発などの枠組みにより、アジア開発銀行や二国間援助など ASEAN の域外資金を活用する域外国・機関の資源を利用する方式になるのはやむを得ない。

3. ブループリントおよび連結性マスタープラン

(1) ASEAN 経済共同体ブループリントと格差是正

ASEAN 共同体ブループリントでは、IAI を継続して実施することが提示されており、IAI を CLMV、インドネシア・マレーシア・タイ成長の三角地帯 (IMT-GT) および東 ASEAN 成長地帯 (BIMP-EAGA) の公的部門と民間部門にとっての技術援助と能力開発プログラムを確定し、実施するためのベースになるように改善するとしている (表 4)。そして、ASEAN6 による IAI プログラムへの支援継続、対話国、ADB、世銀などの国際機関からの支援確保、経済統

合の影響を緩和する経済社会政策の開発実施を行う政府職員の能力養成、経済統合の影響の社会経済調査などを行うとしている。

ASEAN 経済共同体ブループリントの実施状況を明らかにするスコアカードによると、格差是正を目的とする「公平な経済発展」の実施状況は、フェーズ1(2008-09年)が100%、フェーズ2(2010-11年)が55.5%であり、通期で66.7%となっている⁸。公平な経済発展の措置は、中小企業とASEAN 統合イニシアチブ (IAI)

の2つであるが、IAIの実施状況は75.0%(通期)だった。

格差是正は、作業計画であるIAIが極めて小規模であることもあり、経済格差は依然として大きい。経済共同体構築は、AECブループリントとともにASEAN 連結性マスタープランにより進められている。CLMVについては、GMSによる経済回廊創設もAECに先行する形で進んでいる。格差是正については、ブループリントだけでなく、その他の計画を併せて影響を見て行く必要がある。

表4 ASEAN 経済共同体ブループリントにおけるIAI 関連措置

61. 開発格差問題に取り組み ASEAN 内の開発途上国の経済統合加速のため技術・開発面で協力
62. IAI の優先分野は、社会基盤、人材開発、情報通信技術 (ICT)、域内経済統合のための能力構築、エネルギー、投資環境、観光、貧困の削減、生活の質の改善
63. CLMV が成長促進、競争力強化、直接投資の増加、民間企業の拡大などに取り組む
措置
i. IAI を強化しプログラム策定実施の基盤とする、CLMV、BIMP-EAGA (ブルネイ・インドネシア・マレーシア・フィリピン-東 ASEAN 成長地域) への支援を通じ、製造流通ネットワーク構築に貢献
ii. ASEAN6 によ IAI への持続的支援
iii. 対話国、アジア開発銀行、世界銀行などからの支援
iv. 経済統合の衝撃の軽減のための経済社会政策実施のための政府職員人材育成
v. 経済統合の影響チェックのための定期的な社会経済研究

(資料) ASEAN Secretariat (2007), ASEAN Economic Community Blueprint

(2) ASEAN 連結性マスタープランと格差是正

2010年10月の第17回首脳会議でASEAN 連結性マスタープラン (Master Plan on ASEAN Connectivity、以下マスタープラン) が採択された。マスタープランはASEAN 経済共同体ブループリントを強化・補完するものである。マスタープランの目標は、①ASEANの統合と協力の強化、②より強固な生産ネットワークによるASEANのグローバル競争力の強化、③人々の福祉と生活の向上、④ルールと良い統治の強化、⑤域内と加盟国内の経済的な中心地の関係の強化と格差縮小、⑥地方の経済社会開発、⑦気候変動への取組みと持続的な開発、⑧連結性のマイナスの影響への対処、である。連結性は、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 協定 : 教育、文化交流、観光) の3つである。3つの連結性の推進のために19の戦略(行動計画)が提示され

ている(表5)。

これらの行動計画は、制度的連結性の行動計画⑩を除いて、格差是正を直接の目的にしていないが、CLMVでの実施を計画しているものが多く、格差是正に寄与するものが多い。たとえば、陸上輸送のインフラ整備では、シンガポール昆明鉄道(SKRL)とASEAN高速道路ネットワーク(AHN)が優先的なプログラムとなっている。ASEAN 連結性マスタープランによると、SKRLの未接続部分および要修復部分は4069キロであり、CLMVに多い。東線(タイカンボジアベトナムおよびラオスベトナム支線経由)を西線(タイミャンマー経由)より優先するとして次のような建設計画を立てており、SKRLの完成は2020年となっている。

ASEAN 高速道路ネットワークの未接続部分は主にミャンマーにあり、227キロである。クラス3以下の道路は5300キロあり、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、ベトナムに位置している。通過貨物輸送に重要なルートを通過輸送道路 (Transit Transport

Routes : TTR) としており、クラス 3 以下のルートが 2069 キロあり、ラオス、フィリピン、ミャンマーに位置している。未接続部分の建設は、2011 年から 2015 年までの輸送の開発計

画であるブルネイ行動計画によると、2013 年にミャンマーの未接続部分の建設を開始するとなっている。AHN の建設の目標年次は 2020 年になっている。

表 5 3 つの連結性の戦略（行動計画）

<p>1 物的連結性</p> <p>①ASEAN 高速道路網（AHN）の完成</p> <p>②シンガポール昆明鉄道プロジェクトの完成</p> <p>③効率的で統合された内陸水運の創設</p> <p>④統合され、効率的で競争力のある海運システム</p> <p>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デル輸送システムの創設</p> <p>⑥ASEAN 加盟各国における ICT インフラストラクチュアとサービスの開発加速</p> <p>⑦ASEAN エネルギーインフラストラクチュアプロジェクトにおける制度的課題の解決の加速</p> <p>2 制度的連結性</p> <p>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</p> <p>②国家間の旅客の陸送円滑化イニシアチブの実施</p> <p>③ASEAN 単一航空市場の発展</p> <p>④ASEAN 単一海運市場の発展</p> <p>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</p> <p>⑥効率的で競争力のある物流セクターの発展加速</p> <p>⑦貿易円滑化の大幅な改善</p> <p>⑧国境管理能力の向上</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>3 人と人の連結性</p> <p>①ASEAN 域内の社会経済的な理解の深化</p> <p>②ASEAN 域内の人の移動の促進</p>

（資料）ASEAN Secretariat（2011）“Master Plan on ASEAN Connectivity”により作成

表 6 SKRL の未接続部分と開通目標年

東線	タイ Aranyaprathet—Klonglut (6 キロ) 2014 年 カンボジア : Poipet—Sisophon (48 キロ) 2013 年 カンボジア : Phnom Penh—Loc Ninh (254 キロ) 2015 年 ベトナム : Loc Ninh—Ho Chi Minh (129 キロ) 2020 年
東線支線	ベトナム : Mu Gia—Tan Ap—Vung Ang (119 キロ) 2020 年 ラオス : Vientiane—Thakek—Mu Gia (466 キロ) 2020 年
西線	ミャンマー : Thanbyzayat—Three Pagoda Pass (110 キロ) 2020 年 タイ : Three Pagoda Pass—Nam Tok (153 キロ) 2020 年

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

4. ASEAN 域内で起きるキャッチアップ型経済発展

ASEAN 経済共同体の実現に向けて、CLMV が位置する ASEAN の大陸部では、関税、投資規制など制度的な障壁が低下するとともに道路やメコン川の橋梁など輸送インフラストラクチュアが整備されつつある。その結果、制度および物的な障壁は確実に低下しており、企業の取引コストの低下をもたらしている。

ベトナムでは、AFTA 税率の削減を行った結果、自動車産業や家電製造業で撤退を行いタイからの輸入に代替する動きが一部企業で起きる一方で、ベトナムを生産拠点とする動きも起きている⁹。経済統合を契機に

撤退する企業は、自動車や家電など大規模な設備投資を必要とする設備産業であり、大規模生産を行うことによりコストが低下する規模の経済が働く産業の企業である¹⁰。

一方で、カンボジアやラオスにタイから労働集約的な工程を移す「タイ・プラス・ワン」といわれる動きが起きている¹¹。こうした動きを制度およびインフラ面で支えているのが、ASEAN 経済共同体創設に向けての関税撤廃、輸送インフラの整備であり輸送協定である。タイを中心に周辺国との間で生産ネットワークが形成されつつありキャッチアップ型の産業発展が ASEAN 域内で起きると考えられる。賃金が上昇しているタイでは立ち行かなくなりつつあ

る労働集約型生産が周辺国に移転することはタイの産業高度化を推し進める効果があり、タイが中所得の罫に陥ることを回避する上で貢献する¹²。

CLM の投資面での優位性は低賃金であり、中国やタイなど ASEAN が経済発展により賃金面での優位性を失いつつあるだけに魅力が増している。従来、問題となっていた輸送インフラストラクチャが改善されつつあり、制度的な障壁も低下している。カンボジアでは経済特区 (SEZ) への日系企業の進出が増加しており、ラオスを含め低賃金を活用する輸出志向型の進出が期待できる。とくにラオスは民族や言語面で極めて近いタイからの労働集約型の製造業が移転してくることが期待される。これは、香港から言語や生活文化が同じ広東省に軽工業など労働集約型工業が移転したのと似たパターンである。ミャンマーは資源開発型の投資が中心だったが、ティンセイン政権の民主化の推進による経済制裁の解除に従い、豊かな資源、市場の大きさ、人材への高い評価、極めて低い賃金などから投資ブームが起きつつある。

経済発展による所得増加が始まり、若年層が多いことから消費財への需要が期待されるため、消費市場としての潜在性に着目した投資も始まりつつある。衣料品、2 輪車、サービス分野でも期待される。ただし、人口規模からは、ミャンマーとラオスでは潜在成長性に大きな差がある。

一方、経済統合による不安もある。CLMV はすでにタイ製品や中国製品に国内市場が席捲されている状況である。AFTA および中国との FTA により、さらに輸入品が増加するとともに投資自由化で外資企業の進出が増加することになる。そのため、地場企業、地場産業の発展が阻害される懸念があり、また、外資と地場の経済とのリンケージ (部品の調達など) が発展しない可能性がある。外資に生産場所を貸し、低賃金の労働力を利用されるだけで地場経済へのメリットが小さいという輸出飛び地 (Export Enclave) が出来る可能性がある。また、内陸国のラオスでは、道路などインフラストラクチャの整備により、貨物が自国を通過するだけになる恐れもある。大気汚染や交通事故など負の影響が懸念される。

輸送インフラストラクチャの改善、人の移動の自由化などにより、非合法出稼ぎ労働者の増加、人身売買の増加、エイズの感染増加など負の社会的な影響も懸念される¹³。

経済成長戦略は、経済統合を進めながら ASEAN 域内域外からの協力を受け入れ、ハードとソフトの両面で投資環境を改善し、輸出志向型の外資を誘致していくという ASEAN6 が 1980 年代以降展開してきた戦略と基本的に同じ戦略を採用することになる。投資環境の改善→外国投資増加→さらなる投資環境の改善と国内市場の拡大という好循環が軌道に乗れば、投資ブームにより経済成長が加速され中進国化するというシナリオも可能である。ハードインフラの整備だけでなく、制度の整備や人材育成などソフトインフラの面でも外国からの資金援助と技術協力は不可欠である。川田 (2011) によると、電力輸出国のラオスでも停電が多く、カンボジアやミャンマーでは電力不足から多くの企業が自家発電に頼らざるをえない¹⁴。電力インフ

ラに加え、港湾、道路・橋梁、都市の渋滞緩和、空港整備、通信、経済特区 (SEZ)、鉄道、ロジスティックパーク、インランドデポなどのインフラ整備が進出日系企業から要望されている。ソフトインフラについて、川田 (2011) は、国境での円滑な輸送、許認可手続きの改善、透明性の向上をあげている。日本機械輸出組合 (2011) でも同様な問題が数多く指摘されており、ハードインフラに加え、制度面でも多くの改善すべき問題が日系企業から指摘されている¹⁵。

一方で、移転してきた企業が低賃金労働の利用を除いて地場経済とリンケージを持たない「輸出飛び地」化を防ぐためには、部品部材製造や包装、輸送などの周辺産業の育成が必要である。当初は、外資の部品企業の誘致に加え、人材育成、技術支援などを含む地場企業の育成を官民の協力で進めて行くべきである。日本の官民はタイ、マレーシア、インドネシアでの地場企業育成の経験があり、タイなどと連携してそうした経験を活かした協力ができよう。

注

- 1 ASEAN 加盟はベトナムが 1995 年、ラオスとミャンマーは 1997 年、カンボジアは 1999 年である。AFTA には加盟の翌年に参加している。
- 2 為替レートが減価するとドル建ての名目 GDP は減少し増価すると増大する。ASEAN6 の為替レートは 1997 年のアジア通貨危機で大幅に切り下げられ、2000 年代に入り増価しているが通貨危機前の水準には回復していない。一方、CLMV の為替レートも減価傾向を続けている。こうした点を考慮しても格差は近年の経済成長により縮小していると評価できる。
- 3 世界銀行は、低所得国を年間所得が 1,005 ドル以下、低位中所得国を 1,006 ドル～3,975 ドル、高位所得国を 3,976 ドル～12,275 ドル、高所得国を 12,276 ドル以上と分類している。World Bank (2012), World Development Indicators 2012
- 4 ASEAN Secretariat (2012), Status Upgrade of the IAI Work Plan (2002-2008)
- 5 2009 Initiative for ASEAN Integration (IAI) Strategic Framework and IAI Work Plan 2 (2009-2015)
- 6 吉野文雄(2011)「ASEAN 統合構想(IAI)の効果」アジア政経学会 2011 年全国大会発表資料。
- 7 鈴木早苗(2011)「ASEAN における組織改革—憲章発効後の課題—」、山影進編『新しい ASEAN』アジア経済研究所、191 頁。EU は、庄司克宏(2007)「欧州連合」岩波書店 2 頁。
- 8 ASEAN Economic Community Scorecard: Charting Progress Towards Regional Economic Integration, Phase I (2008-2009) and phase II (2010-2011), March 2012
- 9 ダイハツ、ソニーは、ベトナムでの生産から撤退した。ただし、業種によって一様な対応が起きているのではなく、企業の戦略による。
- 10 ニュージーランドでは、自動車の関税率を削減した結果、国内で自動車生産を行っていた外資企業が撤退をした。
- 11 タイ・プラス・ワンの例として、ミネベアのプロノンペン進出があげられる。CLM への日経企業進出事例については、小野沢麻衣(2013)「ASEAN 後発国(CLM)の躍動」、日本経済研究センター「ASEAN 経済と企業戦略」所収、が詳しい。

<http://www.aseansec.org/22325.pdf>

- 12 中所得国に到達した国は持続的成長を続け高所得国になる場合と長期的低成長（またはゼロ成長）局面に転換する場合に分けられ、後者を中所得の罫（中所得国の罫）と呼ぶ。トラン・ヴァン・トゥ（2010年）『ベトナム経済発展論』勁草書房、第1章および終章を参照。
- 13 藤村学（2010）「地域インフラプロジェクトの経済評価：メコン地域における考察」、東南アジアのグローバル化とリ
- ージョナル化、亜細亜大学アジア研究所、143-154頁。
- 14 ハードとソフトインフラについての日系企業の要望は、川田敦相（2011）「メコン広域経済圏 インフラ整備で一体開発」勁草書房、202-214頁による。
- 15 日本機械輸出組合貿易・投資円滑化ビジネス協議会（2011）「各国・地域の貿易投資上の問題点と要望 2011年版」

最近の論文

本誌に掲載した最近の筆者（石川）の論文等は次のとおりです。

- | | |
|--------------------------------------|----------------|
| 1. 東アジアの FTA と日本企業の利用 | 本誌 93 号、2013 年 |
| 2. TPP 交渉の論点と米国などの姿勢 | 本誌 92 号、2013 年 |
| 3. ASEAN 経済共同体創設の現況
—スコアカードによる評価— | 本誌 90 号、2012 年 |
| 4. TPP と東アジアの地域統合のダイナミズム | 本誌 89 号、2012 年 |
| 5. 日本の FTA と TPP | 本誌 88 号、2012 年 |
| 6. 新しい協定となる TPP | 本誌 84 号、2011 年 |
| 7. 2011 年の FTA 交渉の展望 | 本誌 83 号、2011 年 |
| 8. 環太平洋戦略的経済連携協定（TPP）の概要と意義 | 本誌 81 号、2010 年 |
| 9. 新段階に入った東アジアの FTA | 本誌 80 号、2010 年 |
| 10. ASEAN 包括的投資協定の概要と意義 | 本誌 79 号、2010 年 |