ASEAN2025 に係る情報収集・確認調査
ファイナルレポート

平成 26 年 6 月
（2014 年）

独立行政法人
国際協力機構（JICA）

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株式会社

東　大
ＪＲ
14-028

目次

略語表…… i
1 章　本調査の概要…… 1
1. 調査の目的…… 1
2. 調査団の構成…… 2
2. 調査の範囲…… 2
3. 調査の対象地域…… 2
4. 調査項目…… 3
2 章　AEC の進捗状況の整理…… 8
1. AEC の進捗状況の全体像…… 8
2. AEC 戦略目標毎の進捗状況（一覧）…… 11
3. AEC 戦略目標毎の進捗状況（詳細）…… 16
3 章　2025 年における ASEAN の将来像…… 55
1. セクター別「楽観的」「現実的」「悲観的」シナリオ…… 55
(1)　経済（マクロ経済、産業構造、貿易・投資）…… 57
(2)　人口動態…… 83
(3)　労働環境…… 96
(4)　運輸・交通…… 109
(5)　エネルギー…… 126
(6)　食糧…… 139
4 章　ASEAN の最も現実的なシナリオ及び課題と施策案…… 149
1. 国別分析…… 151
(1)　ミャンマー…… 151
(2)　カンボジア…… 161
(3)　ラオス…… 170
(4)　ベトナム…… 177
(5)　フィリピン…… 187
(6)　インドネシア…… 193
(7)　タイ…… 204
(8)　マレーシア…… 211
(9)　ブルネイ…… 217
(10)　シンガポール…… 220
2. カントリーグループ毎の要因・該当国の傾向…… 223
(1)　カントリーグループの分類方法…… 223
(2)　カントリーグループ毎の共通課題…… 223
3. ASEAN 全体の課題と施策案…… 225
(1)　ASEAN が経済共同体として取り組むべき課題…… 225
(2)　課題に対する施策の方向性…… 226

略語表

略語	正式名称	日本語訳
AANZFTA	ASEAN-Australia-New Zealand Free Trade Area	ASEAN・オーストラリア・ニュージーランド自由貿易協定
ACFTA	ASEAN-China Free Trade Agreement	ASEAN・中国自由貿易協定
ACIA	ASEAN Comprehensive Investment Agreement	ASEAN 包括的投資協定
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
ADBI	Asian Development Bank Institute	アジア開発銀行研究所
AEC	ASEAN Economic Community	ASEAN 経済共同体
AEGC	ASEAN Experts Group on Competition	ASEAN 競争専門家グループ
AEM	ASEAN Economic Ministers	ASEAN 経済大臣会議
AFAFGIT	ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit	ASEAN 通過貨物円滑化に関する枠組み協定
AFAFIST	ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport	国際輸送円滑化に関する枠組み協定
AFAMT	ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport	ASEAN 複合一貫輸送枠組み協定
AFAS	ASEAN Framework Agreement on Services	ASEAN サービス枠組み協定
AFSIS	ASEAN Food Security Information System	包括的な食糧安全保障情報システム
AFTA	ASEAN Free Trade Area	ASEAN 自由貿易地域
AH	Asian Highway	アジアハイウェイ
AHEEERR	ASEAN Harmonized Electrical & Electronic Equipment Regulatory Regime	ASEAN 電気電子機器共通規制スキームに関する協定
AHN	ASEAN Highway Network	ASEAN 高速道路ネットワーク
AHTN	ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature	ASEAN 統一コード
AIA	ASEAN Investment Area	ASEAN 投資地域
AICO	ASEAN Industrial Cooperation Scheme	ASEAN 産業協力スキーム
AIF	ASEAN Infrastructure Fund	ASEAN インフラファンド
AIFM	ASEAN Infrastructure Financing Mechanism	ASEAN インフラ資金調達メカニズム
AIFTA	ASEAN-India Free Trade Agreement	ASEAN・インド自由貿易協定
AIGA	ASEAN Investment Guarantee Agreement	ASEAN 投資促進保護協定
AJCEP	ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership	日 ASEAN 包括的経済連携
AKFTA	ASEAN-Korea Free Trade Agreement	ASEAN・韓国自由貿易協定
AMBDC	ASEAN Mekong Basin Development Cooperation	ASEANーメコン流域発展協力
AMNP	ASEAN Agreement on Movement of Natural Persons	自然人の移動協定

APAEC	ASEAN Plan of Action on Energy Cooperation	ASEAN エネルギー協力行動計画
APG	ASEAN Power Grid	ASEAN 電力グリッド
APTERR	ASEAN Plus Three Emergency Rice Reserve	ASEAN＋3 緊急米備蓄
ASA	ASEAN Swap Arrangement	ASEAN スワップ協定
ASAM	ASEAN Single Aviation Market	ASEAN 単一航空市場
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	東南アジア諸国連合
ASSM	ASEAN Single Shipping Market	ASEAN 単一海運市場
ASW	ASEAN Single Window	ASEAN シングル・ウィンドウ
ATIGA	ASEAN Trade in Goods Agreement	ASEAN 物品貿易協定
BIMP-EAGA	Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippines - East ASEAN Growth Area	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
BPO	Business Process Outsourcing	ビジネス・プロセス・アウトソーシング
BRT	Bus Rapid Transit	バス高速輸送システム
CBTA	Cross Border Transportation Agreement	越境交通協定
CDM	Clean Development Mechanism	クリーン開発メカニズム
CEPT	Common Effective Preferential Tariff	共通効果特恵関税
CEPT-AFTA	Common Effective Preferential Tariff Scheme for the ASEAN Free Trade Area	ASEAN 自由貿易地域の為の共通効果特恵関税
CIQ	Customs Immigration Quarantine	税関・出入国・検疫
CTC	Change in Tariff Classification	関税番号変更基準
EPA	Economic Partnership Agreement	経済連携協定
ERIA	Economic Research Institute for ASEAN and East Asia	東アジア・アセアン経済研究センター
EU	European Union	欧州連合
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations	国際連合食糧農業機関
FDI	Foreign Direct Investment	外国直接投資
FJCCIA	Federation of Japanese Chambers of Commerce and Industry in ASEAN	ASEAN 日本人商工会議所連合会
FOB	Ｆree-On-Board	本船渡し条件
FTA	Free Trade Agreement	自由貿易協定
FTAAP	Free Trade Area of the Asia-Pacific	アジア太平洋自由貿易圏
GATS	General Agreement on Trade in Services	サービスの貿易に関する一般協定
GDP	Gross Domestic Product	国内総生産
GLC	Government-Linked Companies	政府系企業
GMS	Greater Mekong Subregion	大メコン圏
GRDP	Gross Regional Domestic Product	域内総生産

GSM	Geographical Simulation Model	ジオグラフィカル・シミュレーション・モデル
GSP	General System of Preference	一般特恵関税制度
HAPUA	Heads of ASEAN Power Utilities/ Authorities	ASEAN 電力事業者/関係省庁首脳会議
HS コード	Harmonized Commodity Description and Coding System	統計品目番号
IAI	Initiative for ASEAN Integration	ASEAN 統合イニシアティブ
IDE-JETRO	Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization	日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所
IEEJ	Institute of Electrical Engineers of Japan	日本エネルギー経済研究所
IFC	International Finance Corporation	国際金融公社
IIASA	International Institue for Applied Systems Analysis	国際応用システム分析研究所
ILO	International Labor Organization	国際労働機関
IMF	International Monetary Fund	国際通貨基金
IMO	International Maritime Organization	国際海事機関
IPR	Intellectual Property Rights	知的財産権
IPRI	International Property Rights Index	国際財産権指数
ISEAS	Institute of Southeast Asian Studies	東南アジア研究所
ITI	Institute For International Trade And Investment	国際貿易投資研究所
ITS	Intelligent Transport System	高度道路交通システム
JAIF	Japan-ASEAN Integration Fund	日・ASEAN 統合基金
JBIC	Japan Bank for International Cooperation	国際協力銀行
JETRO	Japan External Trade Organization	日本貿易振興機構
JICA	Japan International Cooperation Agency	国際協力機構
JOGMEC	Japan Oil, Gas and Metals National Corporation	石油天然ガス・金属鉱物資源機構
LCC	Low Cost Carrier	ロー・コスト・キャリア
LRT	Ligt Rail Transit	ライトレールトランジット
MAAS	Multilateral Agreement on Air Services	航空輸送に関する多国間合意
MNP	Movement of Natural Persons	自然人の移動
MPAC	Master Plan on ASEAN Connectivity	ASEAN 連結性マスタープラン
MRT	Mass Rapid Transit	大量高速輸送機関
NACCS	Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System	輸出入・港湾関連情報処理センター
NAFTA	North American Free Trade Agreement	北米自由貿易協定
NIEs	Newly Industrializing Economies	新興工業経済地域
NSW	National Single Window	ナショナル・シングル・ウィンドウ
NTB	Non-Tariff Barriers	非関税障壁

NTM	Non-Tariff Measures	非関税措置
ODA	Official Development Assistance	政府開発援助
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development	経済協力開発機構
OPEC	Organization of the Petroleum Exporting Countries	石油輸出国機構
PISA	Programme for International Student Assessment	OECD 生徒の学生到達度調査
PPP	Public PrivatePartnership	官民パートナーシップ
R&D	Research and Development	研究開発
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership	東アジア地域包括的経済連携
Ro-Ro	Roll-On/Roll-Off	ロールオンロールオフ船
RVC	Regional Value Content	地域累積付加価値基準
SEZ	Special Economic Zone	経済特別区
SKRL	Singapore-Kunming Rail Link	シンガポール-昆明鉄道
SPS	Sanitary and Phytosanitary Measures	衛生植物検疫措置
TAGP	Trans ASEAN Gas Pipeline	広域 ASEAN ガスパイプライン
TBT	Technical Barriers to Trade	貿易の技術的障害
TFP	Total Factor Productivity	全要素生産性
TPP	Trans-Pacific Partnership	環太平洋パートナーシップ
TRIPS	Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights	知的所有権の貿易関連の側面（に関する協定）
UN ESCAP	United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	国連アジア太平洋経済社会委員会
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development	国連貿易開発会議
UNFPA	United Nations Population Fund	国連人口基金
USAID	United States Agency for International Development	米国国際開発庁
WB	World Bank Group	世界銀行
WCO	World Customs Organization	世界税関機構
WTO	World Trade Organization	世界貿易機関

1章 本調査の概要

1. 調査の目的

東南アジア諸国連合（以下、ASEAN）は、世界経済の成長が停滞傾向にある中、旺盛な経済成長を遂げている。2012 年には 2 兆 3,055 億ドル（IMF 統計値）であった ASEAN の GDP 総額は 2025 年には約 2 倍の 4 兆 6,282 億ドル（調査団予測値）になると見込まれる。

一方で、ASEAN は構造的な課題にも直面している。ASEAN 全体に共通する課題として、貿易・投資環境の整備や産業構造の転換、生産性の向上、教育水準の引き上げ、エネルギー・食糧の確保、少子高齢化対策、格差の是正などが挙げられる。急速に変化するグローバル経済の中で ASEAN が持続的な繁栄を維持していくためには、統合市場として競争力を強化していく必要がある。

このような認識のもと、2015 年末に 3 つの共同体（経済、政治安全保障、社会文化）からなる ASEAN 共同体が誕生する。なかでも、ASEAN 経済共同体（以降、AEC）は、域内関税の撤廃による自由貿易地域の形成に加え、サービス、人、投資、資本の自由な流れや、運輸・エネルギー分野での地域協力、更には格差是正なども含めた包括的な経済共同体の構想であり、域内外にとって大きなインパクトをもたらし得る。

2014 年 5 月 11 日にミャンマーの首都ネピドーで開催された第 24 回 ASEAN 首脳会議では、「ネピドー宣言」が採択された。同宣言では、2015 年までに ASEAN 共同体を実現させるとともに、2015 年後の戦略的方向性を策定することの重要性が強調されている。

上述の背景を踏まえ、本調査では以下の 2 点を目的として掲げている。

図表 1-1 本調査の目的

① 2015 年に設立される AEC の全体像を整理した上で、今後の ASEAN を巡る変化を分析し、2025 年の ASEAN の姿を予測する。

② AEC 設立から 2025 年までに発生し得る課題を洗い出し、それらを解決するために ASEAN が対応すべき施策案の方向性を示す。

具体的には、上記の目的に資するため、以下の問いに対する答えを見出すことを目標としている。

- AEC の設立は ASEAN 域内、周辺国および世界の経済、産業構造、貿易・投資、雇用等にいかなる影響を及ぼすのか。また、ここで明らかにされる変化に対し、人材育成・教育、インフラ・投資等の分野での課題は何か。また課題の解決のためにどのような措置が必要か。
- AEC の設立により ASEAN 域内および ASEAN 各国内の経済格差はどのように変化するのか。また経済格差の解消のために ASEAN 各国はどのような措置を取るべきか。
- ASEAN および世界の人口動態、経済成長等の変化を受け、食糧やエネルギーの需給バランスはどのように変化するのか。食糧やエネルギーの安定供給のためにどのような措置が必要となるか。
- AEC 設立によるポジティブ、ネガティブな要因がどのように ASEAN に対して影響を及ぼすのか。
- 世界の中で ASEAN がどのような位置づけに変化するのか。

2. 調査団の構成

図表 1-2 調査団の構成

	担当	氏名	所属・役職
1	総括／ マクロ経済	朽木　昭文	日本大学生物資源科学部 教授
2	産業構造・貿易投資・ ASEAN 経済統合	石川　幸一	亜細亜大学 教授
3	ASEAN 経済統合	中島　教雄	プライスウォーターハウスクーパース株式会社 ディレクター
4	資源（食糧・ｴﾈﾙｷﾞｰ）・運輸	後藤　恵美	プライスウォーターハウスクーパース株式会社 マネージャー
5	人口動態／ 業務調整	関口　知栄子	プライスウォーターハウスクーパース株式会社 シニアアソシエイト
6	労働環境	杉原　潤一	プライスウォーターハウスクーパース株式会社 シニアアソシエイト

3. 調査の範囲

本調査の範囲は以下の通り大きく 3 つのパートから成る。

図表 1-3 本調査の範囲

1. **AEC の進捗状況の整理**（2 章に該当）
・　各種文献を基に AEC の戦略目標の進捗を整理する
2. **2025 年におけるセクター別シナリオ分析**（3 章に該当）
・　計量分析、各種文献調査、有識者ヒアリングを基に、2025 年におけるセクター別シナリオ（「楽観的」、「悲観的」、「現実的」）を作成する
3. **最も現実的な将来像に基づく課題と施策案**（4 章に該当）
・　シナリオを統合し、国別に最も現実的な将来像を予測する ・　複数国に共通する重要課題を抽出し、調査団が考える必要な施策案の方向性を検討する ・　経済共同体としての ASEAN の課題と調査団が考える必要な施策案の方向性を検討する

4. 調査の対象地域

本調査では、経済共同体としての ASEAN 地域全体および加盟 10 ヶ国を対象とした。

図表 1-4 本調査の対象地域

地域	国
ASEAN	ASEAN10 ヶ国（ブルネイ、カンボジア、フィリピン、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、シンガポール、タイ、ベトナム）

加えて、日本をはじめアジア地域の主要関係国である中国、インドの動向や、ASEAN との対話を積極的に推進している米国の動向、経済統合のモデルとして EU の経験から得られた示唆などを参照した。

5. 調査項目

1 AEC の進捗状況の整理 （2 章に該当）

1.1 AEC の枠組みや合意文書などを整理し、ASEAN 経済統合の全体像を把握する。

AEC の構想として 2007 年に採択された“ASEAN Economic Community Blueprint”（以下、AEC ブループリント）に記載されている 4 つの戦略目標に沿って規定されている枠組み（施策計画）に関し、締結された合意文書を一覧化して整理することにより、AEC の全体像を把握する。

1.2 ASEAN が公表する AEC スコアカードの評価結果から、AEC の進捗率を確認する。

加盟各国の自己申告による評価を集計し、ASEAN が公表する“ASEAN Economic Community Scorecard”（以下、AEC スコアカード）の評価結果から、AEC の進捗率を確認する。

1.3 AEC スコアカード以外の文献調査により、AEC の進捗状況を確認する。

情報源の多様性や精度を高めるため、AEC スコアカード以外の複数の文献からも AEC ブループリントの施策計画毎に進捗状況を確認する。

1.4 AEC の最新情報や、文献で入手が困難な現地情報などについて有識者へのヒアリングを行う。

最新の現地情報や、文献では入手が困難な現地事情などに関する情報収集には、文献調査に加え各分野の有識者へヒアリングを実施する。

1.5 施策計画に対する達成領域と未達成領域を明確にし、遅延が生じている場合はその原因を確認する。

AEC ブループリント、およびその後 2010 年に制定された“Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC)”（以下、ASEAN 連結性マスタープラン）他、主要文書で定められた施策計画に関し、達成した領域と未達成の領域を各種文献調査と有識者ヒアリングから明らかにする。

未達成領域については可能な限りその原因を確認する。

2　2025 年におけるセクター別シナリオ分析（3 章に該当）

2.1　2025 年における ASEAN の将来シナリオを主要セクター毎に「現実的」、「楽観的」、「悲観的」の 3 つのパターンで作成する。

2 章で整理した AEC の進捗状況を踏まえ、AEC 設立から 10 年経過した 2025 年時点での ASEAN の状況について、主要セクター毎に「現実的」、「楽観的」、「悲観的」の 3 つのシナリオを作成する。

シナリオは、各種国際機関や調査機関による定量データ（実績値および予測値）や定性データ、各国政府による計画や方針等を基に作成する。ただし、経済セクター内の「マクロ経済」は新規に計量分析を行う。

3 つのシナリオの作成においては、まず基準となる「現実的」シナリオを作成し、そこからプラス要因とマイナス要因を加味して「楽観的」シナリオと「悲観的」シナリオを作成する。

以下では、各セクターにおける論点と、基準となる「現実的」シナリオの作成方法を示す。

図表 1-5　セクター毎の調査項目および「現実的」シナリオの作成方法

セクター			調査項目	「現実的」シナリオの作成方法
(1)	経済	マクロ経済	・経済予測（GDP 総額、1 人当たり GDP）	・AEC 設立による効果を踏まえ、「マネタリスト型」マクロ計量モデル[1]により、ASEAN10 ヶ国の 2025 年における GDP 総額、および 1 人当たり GDP を調査団と計量経済学の専門家であるジェトロ・アジア経済研究所の植村仁一氏と共同で予測する。（以下、調査団-植村モデル） ・調査団-植村モデルによる予測値と、海外マクロ経済学者による予測値、およびアジア開発銀行研究所（以下、ADBI）による 2 つの予測値の計 4 つの予測値を参照し、現実的な予測を洗い出す。 ・本モデルによる GDP 予測値は「マクロ経済」のシナリオとしてのみ使用し、他のセクターのシナリオとは連動させていない。
		産業構造	・産業別就業人口 ・産業別 GDP 構成 ・賃金 ・産業集積	・国毎に産業別就業人口や GDP 構成の過去の推移や政府の政策等を分析し、2025 年時点において主要産業となる産業を予測する。 ・各国または各カントリー・グループの主要産業の強みや課題を労働生産性、賃金、産業集積等の観点から分析する。 ・上記を統合し、「現実的」シナリオとする。

[1] GDP が輸出と政府支出、および貨幣供給（マネーサプライ）から成立するとするモデル

		貿易・投資	・域内・域外貿易の拡大 ・西方市場との貿易 ・対内直接投資（FDI） ・RCEP、TPP、FTAAP[2] ・域内格差・国内格差	・域内および域外（特に中国を中心とするアジア地域、およびインド、中東、北アフリカなどの西方市場）との貿易拡大の状況を分析する。 ・対内直接投資（FDI）の過去の推移と AEC の進捗から、今後の製造業やサービス業への投資の伸びを分析する。 ・より広域な経済連携の枠組みとして RCEP や TPP、FTAAP の貿易創出効果および貿易転換効果について、外部研究機関の予測値を基に分析する。 ・域内格差の縮小状況や、各国における都市部と地方部での国内格差の状況を分析する。
(2)	人口動態		・人口規模 ・生産年齢人口 ・少子高齢化 ・社会保障制度 ・人口ボーナス ・都市化 ・中所得層 ・消費市場	・各国の人口規模や生産年齢人口の予測値から想定される少子高齢化の状況や、社会保障制度の課題を分析する。 ・都市人口の予測値を基に都市交通や都市機能の課題について分析する。 ・中所得層の増加に伴い拡大する消費市場の将来像を予測する。
(3)	労働環境		・労働需給 ・人の自由な移動 ・賃金水準 ・教育水準 ・教育格差 ・R&D 投資 ・知的財産権	・生産年齢人口の増減による将来的な労働者の需要と供給の状況を国毎に予測する。 ・域内における熟練・非熟練労働者の需給から人の自由な移動の必要性について分析する。 ・政策や人口動態などの要因による賃金水準の変動状況について分析する。 ・求められる産業人材と教育水準や教育の質のギャップから各国が直面する人材育成ニーズを予測する。 ・経済成長の要素として必要となる R&D 投資や知的財産権保護の必要性を分析する。

[2] Free Trade Area of the Asia-Pacific：アジア太平洋自由貿易圏

(4)	運輸・交通	・物理的インフラ整備 ・制度的インフラ整備 ・資金調達 ・PPP スキーム ・ASEAN 高速道路ネットワーク（AHN） ・シンガポール-昆明鉄道（SKRL） ・海上輸送ネットワーク ・都市交通	・物理的インフラ（港湾・道路・鉄道等）に関する各国のニーズや資金調達等の状況から 2025 年における整備状況を予測する。 ・制度的インフラとして、交通円滑化協定や越境交通協定の各国における批准状況、シングルウィンドウの整備状況から、2025 年における状況を予測する。 ・ASEAN 連結性マスタープランの戦略プロジェクトとなっている AHN や SKRL の進捗見込みや、港湾の拡張や Ro-Ro 船ネットワーク強化の進捗を分析する。 ・都市化やモータリゼーションの進行から交通渋滞リスクを分析する。
(5)	エネルギー	・エネルギー需給 ・エネルギー価格 ・エネルギー補助金 ・電力需給 ・ASEAN 電力グリッド（APG） ・広域 ASEAN ガスパイプライン（TAGP）	・エネルギー価格の上昇が見込まれる中、ASEAN のエネルギー調達コスト、域内における輸出入の状況、各国政府が支出するエネルギー補助金の状況等を分析する。 ・APG、TAGP 等、域内エネルギー協力の進捗状況を分析する。
(6)	食糧	・世界の食糧需給 ・ASEAN の食糧需給 ・食糧需要の変化 ・農業の生産性 ・農業資本（ストック）	・国際市場における食糧需給の変化と共に、ASEAN の食糧需給の変化を予測する。 ・所得の向上に伴う、食に対する志向の変化を予測する。 ・ASEAN の主要作物である米の生産性について分析する。

3　最も現実的な将来像に基づく課題と施策案（4 章に該当）

3.1　ASEAN10 ヶ国について国別に最も現実的なシナリオを作成し、課題抽出と施策案の検討を行う。

3 章で作成したセクター別の「現実的」シナリオを基に、セクターを横断した国毎の要素を統合し、各国の最も現実的なシナリオを作成する。シナリオ作成にあたっては、過去からの傾向や各国の方針、予測値等を基に、特に各国の成長を牽引するセクターについて分析を行う。

次に、3 章にて、「既に課題として顕在化しているもの、もしくは 2025 年の予測値から各国における成長の制約となり得るもの」として分類された課題を対象とし、課題の要因について整理した上で、調査団が考える必要な施策案の検討を行う。

3.2　国別分析に基づくマッピングにより、カントリーグループ毎の共通課題を分析する。

国別分析で抽出した課題について、共通の課題を持つ国をマッピングによりグループ化し、ASEAN における課題のパターンを明らかにする。この作業は、次に行う ASEAN 全体として取り組むべき重要課題抽出と施策案検討のインプットとする。

3.3　ASEAN 全体で取り組むべき重要課題と施策案の方向性を示す。

上述の共通課題の分析を基に、ASEAN 全体で取り組むべき重要課題を抽出する。

課題抽出は、カントリーグループ毎の共通課題で認識された課題に対し、①ASEAN が経済共同体として取り組むことが求められているもの（地域統合の視点）と、②ASEAN が国際競争力を強化するために必要と考えられるもの（グローバル経済の視点）の 2 つの視点から行う。

抽出された課題に対し、調査団が考える ASEAN が対応すべき施策案の方向性を 5 つの分類（「物理的インフラの整備」、「制度的インフラの整備」、「人的資源の開発」、「民間セクターの活用」、「ファイナンスの活用」）の組み合わせから検討する。

施策案の検討に際しては、2015 年以降の ASEAN を取り巻く外部環境の変化を考慮するとともに、AEC 戦略目標の達成に資するものとなるよう留意する。

2章 AEC の進捗状況の整理

1. AEC の進捗状況の全体像

本章では、2015 年末に迫った AEC 設立に関し、2014 年 5 月 15 日時点における進捗状況を整理する。

ASEAN の経済統合は 2007 年 11 月に採択された AEC ブループリントで掲げられた経済統合計画を基に進められている。この経済統合計画は 4 つの戦略目標に分けられ、その戦略目標下には 17 のコアエレメントと 77 のより詳細な措置（施策計画）が規定されている。その進捗状況は ASEAN 自身が行う AEC スコアカードによってモニタリングされており、AEC ブループリントの戦略目標に沿って、実施すべき措置に対する実施割合をパーセントで表示するとともに、実施した主要な措置（成果）と実施されていない措置（課題）、および課題に向けたアクションが簡潔に示されている。AEC スコアカードはこれまでフェーズ 1（2008 年から 2009 年）とフェーズ 2（2010 年から 2011 年）の 2 回分が公開されている。フェーズ 3（2012 年から 2013 年）の評価結果については 2014 年 5 月 15 日現在、未公開である。4 つの戦略目標に対する評価結果はフェーズ 1 およびフェーズ 2 通算（2008 年から 2011 年）で以下の通り 67.5%となっている。

図表 2-1 AEC スコアカード評価結果

	フェーズ 1	フェーズ 2	フェーズ 1 およびフェーズ 2
単一の市場と生産拠点	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%
グローバル経済への統合	100.0%	77.8%	85.7%
措置全体	**86.7%**	**55.8%**	**67.5%**

（出所：ASEAN (2012). “ASEAN Economic Community Scorecard: Charting Progress Towards Regional Economic Integration, Phase I(2008-2009) and Phase II (2010-2011)”）

AEC スコアカードの最新の公表値は 2013 年 7 月末時点の 79.4％で、2013 年 8 月にブルネイで開催された第 45 回 ASEAN 経済大臣会議で発表された。

AEC スコアカードの数値を見ると、2015 年末の AEC 設立に向けて、経済統合は概ね順調に進捗していると言える。しかしスコアカードによる AEC の進捗状況の把握にはいくつかの問題点が存在するため、全体像の理解には複数の情報源を確認する必要がある。

図表 2-2 AEC スコアカードの問題点

① AEC スコアカードは ASEAN 加盟国の自己評価に基づいており、第三者の評価は含まれない
② 各国が自己申告する評価は、計画実施の有無を評価したものであり、必ずしも実際の戦略目標の達成度合いを反映しているものではない
③ 個々の戦略目標の進捗は示されているが、ASEAN 全体として経済統合がどの程度進んでいるのかは明確に示されていない
④ ASEAN 事務局が公表する数値は、ASEAN 全 10 ヶ国の進捗状況を総合評価した数値であり、各国の進捗状況の詳細は分からない

そこで本調査では、情報源の多様性や精度を高めるため、AEC スコアカード以外にも国内外の各種文献を確認するとともに有識者へのヒアリングを実施し、4 つの戦略領域毎に AEC の進捗状況の確認を行い、より実態に近い進捗状況を把握することを試みた。その上で、どの分野で目標が達成でき、どの分野で遅れが生じるのか、2015 年末における戦略目標の達成状況を予測した。参照した主な文献は以下の通りである。

図表 2-3 AEC の進捗確認に関する主な参照文献

発行体／発行年	文献名
東アジア・アセアン経済研究センター（ERIA）／2012 年 10 月	ASEAN Economic Community Blue Print Mid-Term Review Executive Summary Revised Version （以下、Mid-Term Review Executive Summary Revised Version）
東南アジア研究所（ISEAS）／2013 年	ASEAN Economic Community Scorecard – Performance and perception
アジア開発銀行（ISEAS） 東南アジア研究所（ISEAS）／2013 年	The ASEAN Economic Community – A Work in Progress
ASEAN 事務局／2013 年 8 月	第 45 回 ASEAN 経済大臣会議における合意文書
ASEAN 事務局／2014 年 5 月	第 24 回 ASEAN 首脳会議における合意文書

AEC ブループリントの戦略目標は大きく、①「単一の市場と生産拠点」、②「競争力のある経済地域」、③「公平な経済発展」、④「グローバル経済への統合」という 4 つの戦略目標に分かれている。その下に具体的な施策計画が規定されている。本章では、まずこれらの戦略目標について締結された合意文書や会議体等の枠組みを一覧化し、その発効状況や各種文献、ヒアリングによって確認した進捗状況を示すことで AEC 進捗の全体像を把握した。その後、戦略目標毎の詳細な進捗状況を記載している。（進捗状況は 2014 年 5 月 15 日時点のものである。）

図表 2-4　AEC 戦略目標毎の進捗状況（詳細）の記載項目

① **目標**
AEC ブループリントをはじめ、これを補足・更新する ASEAN 連結性マスタープランやブルネイ・アクションプラン、ASEAN エネルギー行動計画等の計画書から施策計画毎に達成すべき目標を明確化

② **2015 年末までの達成見込み**
AEC が設立される 2015 年末までに目標達成が見込まれるか、あるいは 2015 年末時点でも進捗中かどうかを判断

③ **進捗状況の判断根拠**
「②2015 年末までの達成見込み」を判断する上での判断根拠を記載

④ **計画に対する進捗状況**
- **計画**
  AEC ブループリントをベースとして目標達成に向けて計画されているアクションプランを記載
  ただし AEC ブループリント以降にこのアクションプランや実施期日が更新されたものに関しては、最新版の行動計画を記載
- **主な達成領域／主な未達成領域**
  戦略目標の進捗状況をスコアカードだけでなく複数の情報源から評価するため、ERIA が実施した“Mid-Term Review Executive Summary Revised Version”をはじめとする関連文献から達成領域と未達成領域に分けて確認

⑤ **備考**
戦略目標に関連して留意すべき情報がある場合は記載

⑥ **関連文献からの抜粋**
主な達成領域／主な未達成領域に記載した情報以外の文献で、戦略目標の進捗状況に関連するものを抜粋して記載

2. AEC 戦略目標毎の進捗状況（一覧）

AEC の戦略目標毎の行動計画とその主な達成領域および未達成領域を整理した結果、FTA 分野の中心となる域内関税の撤廃や原産地規則では 2015 年末までに達成が見込まれることが分かった。一方、その他の多くの戦略目標では 2015 年末時点でも施策計画は進捗中であると見込まれる。

しかし、「遅々として進む」と揶揄されているように、計画された期日は延期されているものの、加盟国の全会一致でなければ承認しないという「アセアン・ウェイ」の法則を堅持しながら、AEC ブループリントにおいて計画した目標は確実に達成に向かっている。

ASEAN は EU などの他の経済共同体と比較して加盟国間の経済発展レベルが大きく異なるため、地域統合には困難を伴う。この状況を踏まえるならば、FTA 分野のみならずインフラ整備や格差是正まで多岐にわたる分野での地域統合を目指し顕著な進捗を見せている AEC に向けた取り組みは一定の評価に値すると言える。

戦略目標	施策計画(枠組み)		合意文書等の状況			2015 年末達成見込
			協定・議定書名	状況		
① 単一の市場、生産拠点	1. 自由なモノの流れ	a.域内関税の撤廃	・ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)	締結済	署名：2009.2 発効：2010.8	達成見込（CLMV は 2018 年）
			・ASEAN 自由貿易地域(AFTA)のための共通効果特恵関税(CEPT)協定	締結済	署名 1992.1 発効：1993	
			・センシティブ(SL)品目・高度センシティブ(HSL)品目に対する特別取決め議定書	締結済	署名：1999.9 発効：順次	
			・ASEAN 産業協力スキーム(AICO)	締結済	署名：1996.4 発効：1996.11	
		b.非関税障壁の削減・撤廃	・ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)	締結済	署名：2009.2 発効：2010.8	進捗中
			・ASEAN 自由貿易地域(AFTA)のための共通効果特恵関税(CEPT)協定	締結済	署名：1992.1 発効：1993	
			・優先分野の統合のための枠組み協定（PIS）	締結済	署名：2004.11 発効：2004	

		c.原産地規則	・ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)	締結済	署名:2009.2 発効:2010.8	達成見込
			・ASEAN・中国自由貿易協定(ACFTA)	締結済	署名:2004.11 発効:2005.7	
			・ASEAN・韓国自由貿易協定(AKFTA)	締結済	署名:2006.8 発効:2007.6	
			・ASEAN・日本包括的経済連携協定(AJCEP)	締結済	署名:2008.4 発効:2008.8	
			・ASEAN・オーストラリア・ニュージーランド自由貿易協定(AANZFTA)	締結済	署名:2009.2 発効:2010.1	
			・ASEAN・インド自由貿易協定(AIFTA)	締結済	署名:2009.8 発効:2010.1	
		d.貿易円滑化およびシングル・ウィンドウ	・ASEAN シングル・ウィンドウの構築と稼働に係る協定	締結済	署名:2005.12 発効:2006.12	進捗中
		e.基準・相互承認	・ASEAN 相互承認枠組み協定(MRA)	締結済	署名:1998.12 発効:順次	
	2. 自由なサービスの流れ		・ASEAN サービス枠組み協定(AFAS)	締結済	署名:1995.12 発効:1995.12	進捗中
	3. 自由な投資の流れ		・ASEAN 自由貿易地域協定(AFTA)	締結済	署名:1992.1 発効:1992.1	進捗中
			・ASEAN 投資保護促進協定(AIGA)	締結済	署名:1987.12 発効:1998	
			・ASEAN 包括的投資協定(ACIA)	締結済	署名:2009.2 発効:2012.3	

	4. 自由な資本の流れ	・ASEAN スワップ協定(ASA)	締結済	署名:2009.12 発効:2010.3	進捗中
	5. 自由な熟練労働者の流れ	・エンジニアリング・サービスの相互承認協定(MRA)	締結済	署名:2005.12 発効:未	進捗中
		・看護サービスの相互承認協定(MRA)	締結済	署名:2006.12 発効:未	
		・建築サービスの相互承認協定(MRA)	締結済	署名:2007.11 発効:未	
		・測量サービスの相互承認枠組み協定(MRA)	締結済	署名:2007.11 発効:未	
		・会計サービス相互承認枠組み協定(MRA)	締結済	署名:2009.2 発効:未	
		・医療サービスの相互承認協定(MRA)	締結済	署名:2009.2 発効:未	
		・歯科医療サービスの相互承認協定(MRA)	締結済	署名:2009.2 発効:未	
		・観光専門職の相互承認協定(MRA)	締結済	署名:2012.11 発効:未	
		・ASEAN 自然人移動協定(AMNP)	締結済	署名:2012.11 発効:未	
	6. 優先統合分野	・優先分野の統合のための枠組み協定	締結済	署名:2004.11 発効:順次	進捗中
	7. 食糧・農業・林業	・包括的な食糧安全保障情報システム（AFSIS）	締結済	署名: 発効:2003	進捗中
		・ASEAN＋3 緊急米備蓄(APTERR)	締結済	署名:2011.11 発効:2012.7	

② 競争力のある経済地域	1. 競争政策		・ ASEAN 競争政策有識者会議（AEGC）	設立済	設立：2007.8 実施中	進捗中
	2. 消費者保護		・ ASEAN 消費者保護委員会(ACCP)	設立済	設立：2007.8 実施中	進捗中
	3. 知的所有権		・ASEAN 知的財産協力枠組み条約	締結済	署名：1995.12 発効：順次	進捗中
	4. インフラ整備	a. 運輸・ロジスティクス	・ASEAN 通過貨物円滑化枠組み協定(AFAFGIT)	締結済	署名：1998.12 発効：2000.10 （一部のみ）	進捗中
			・ASEAN 複合一貫輸送枠組み協定(AFAMT)	締結済	署名：2005.11 発効：2008.8 （一部のみ）	
			・ASEAN 国家間輸送円滑化枠組み協定(AFAFIST)	締結済	署名：2009.12 発効：未	
		b. 陸上輸送	・ 越境交通協定(CBTA)	締結済	署名：2004 発効:2007	進捗中
		c. 海上輸送	・ 統合され競争力のある ASEAN の海洋輸送に向けたロードマップ(RICMTA)	策定済	策定：2010.10 導入中	進捗中
		d. 航空輸送	・航空旅客輸送の完全自由化についての ASEAN 多国間協定(MAFLPAS)	締結済	署名：2010.11 発効：順次 （5ヶ国のみ）	進捗中
			・航空貨物サービスの完全自由化多国間協定(MAFLAFS)	締結済	署名：2009.5 発効：順次 （9ヶ国のみ）	
			・航空サービスについての多国間協定(MAAS)	締結済	署名：2009.5 発効：順次 （9ヶ国のみ）	
		e. エネルギー	・ASEAN 電力網覚書(APG)	締結済	署名：2007.8 発効：2008.12	進捗中
			・ASEAN ガスパイプライン(TAGP)	締結済	署名：2002.7 発効：2002.7	

		f. 情報通信技術(ICT)	・ ASEAN e-Commerce相互運用の技術構築枠組み	策定済	策定:2000.11 調査完了	進捗中
	5. 税制		-		-	進捗中
	6. 電子商取引(e-Commerce)		・ ASEAN e-Commerce相互運用の技術構築枠組み	策定済	策定:2000.11 調査完了	進捗中
③公平な経済発展	1. 中小企業育成		・ ASEAN 中小企業開発戦略的行動計画	策定済	策定:2009.3 実施中	進捗中
			・ ASEAN 中小企業諮問委員会	設立済	設立:2011.6 実施中	
	2. ASEAN 統合イニシアティブ(IAI)		・ASEAN の公平な経済発展のための枠組み(AFEED)	策定済	策定:2011.11 実施	進捗中
④グローバル経済への統合	1. 対外経済関係		・ASEAN・中国自由貿易協定(ACFTA)	締結済	署名:2004.11 発効:2005.7	達成見込
			・ASEAN・韓国自由貿易協定(AKFTA)	締結済	署名:2006.8 発効:2007.6	
			・ASEAN・日本包括的経済連携協定(AJCEP)	締結済	署名:2008.4 発効:2008.8	
			・ASEAN・オーストラリア・ニュージーランド自由貿易協定(AANZFTA)	締結済	署名:2009.2 発効:2010.1	
			・ASEAN・インド自由貿易協定(AIFTA)	締結済	署名:2009.8 発効:2010.1	

3. AEC 戦略目標毎の進捗状況（詳細）

戦略目標①「単一の市場、生産拠点」

1. 自由なモノの流れ　(a) 域内関税の撤廃	
目標	ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)で規定された対象品目とスケジュールに沿って、ASEAN 域内に流通するすべての物品に対して 2015 年末までに関税を撤廃する。
2015 年末までの達成見込み	達成見込み（ただし CLMV については 2018 年まで猶予あり）
進捗状況の判断根拠	当初の計画通り、2015 年末までを期限としている品目につき域内関税を撤廃できる見込み。2013 年 8 月時点で、ASEAN 全体で 87.7%の品目で自由化（関税撤廃）、97.5%の品目で関税撤廃あるいは 5%以下を達成している。ASEAN6 については関税撤廃率 99%超と事実上完了している。CLMV に関しては、2018 年まで猶予が与えられている一部品目を除き、2015 年末までに域内関税を撤廃できる見込み。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ 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）は、センシティブ品目（SL）および高度センシティブ品目（HSL）を除き、関税削減・撤廃適用対象品目（IL）の域内関税を 2010 年までに撤廃する ・ CLMV(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)は IL の域内関税を 2015 年までに撤廃する ・ 優先統合分野の輸入関税を ASEAN6 は 2007 年までに、CLMV は 2012 年までに撤廃する ・ SL および HSL の IL への移行を、ベトナムは 2013 年、ラオス・ミャンマーは 2015 年、カンボジアは 2017 年までに完了する

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ 2010 年現在の平均共通効果特恵税率（CEPT）は ASEAN6 でほぼ 0%と事実上関税撤廃を完了。CLMV では 2.6%まで削減されている。（出所：ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version） ・ 2012 年 5 月現在、ASEAN6 では 99.11%の関税削減・撤廃適用品目（IL）の関税が撤廃（0%）されており、CLMV では 67.58%が撤廃されている。（出所：Sanchita Basu Das (2013). “ASEAN Economic Community Scorecard – Performance and perception”/ISEAS）	・ 関税削減・撤廃適用品目（IL）については CEPT のスケジュールに沿った早期関税削減・撤廃が進められているが、農産品を中心とするセンシティブ品目(SL)およびコメを中心とする高度センシティブ品目（HSL）については一定の猶予が与えられている。（出所：Sanchita Basu Das (2013). “ASEAN Economic Community Scorecard – Performance and perception”/ISEAS）

◆備考

1. ASEAN 自由貿易地域（AFTA）には相互譲許条項が設けられている。これは、関税撤廃済の国への輸入について、相手国が関税を撤廃していない場合には自国も適用対象外にできるという条項である。実際の事例では、タイからベトナムにバイクを輸出する際、60%の関税がかかっているため、ベトナムからタイにバイクを輸出する場合にも関税がかかることになる。ベトナムが関税を撤廃すれば、タイへの輸出は無税となる。
2. 日本が ASEAN および ASEAN 各国をはじめ、スイス、インド、チリと締結した FTA の自由化率が 85%～89%だということを考慮した場合、ASEAN における自由化は非常に進んでいる状況にあると判断できる。

◆関連文献の抜粋

文献	・ 2013 年時点の ASEAN6 における関税撤廃率（100%）は、SL 品目、HSL 品目を除く関税撤廃の適用品目（IL）で 99.2%と事実上完了している。 CLMV では 2013 年時点、SL 品目、HSL 品目を除く関税撤廃率は 87.7%となっており、それ以外の 11.0%でも 5%以下まで関税引き下げを実現している。 ASEAN6 では、一部の農産品等（コメ、砂糖関連品、果物、切り花など）で関税が残存しているものの、製造品についてはほぼ全ての品目で関税が撤廃されている。 CLMV では 2015 年に IL の関税撤廃を目指す。ただし、総品目の 7%以下の範囲であれば 2018 年までに撤廃を猶予するなど柔軟措置が与えられている。 （出所：石川幸一/清水一史/助川成也(2013).『ASEAN 経済共同体と日本　巨大統合市場の誕生』文眞堂）

戦略目標①「単一の市場、生産拠点」

1. 自由なモノの流れ　(b) 非関税障壁の削減・撤廃	
目標	自由なモノの流れを達成する上で注力すべき分野として、2015 年末までに域内の非関税障壁を完全に撤廃する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	非関税障壁の削減は進捗が遅いため、2015 年末時点でも残存する見込み。 非関税障壁の特定自体が難しいことから、当初計画されていたスケジュールの進捗は遅延している。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ ASEAN5(ブルネイ、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ)は 2010 年までに、フィリピンは 2012 年までに、CLMV は 2015 年までにそれぞれ段階的に非関税障壁を撤廃する(ただし、CLMV は 2018 年まで猶予を設定) **【ASEAN 連結性マスタープラン(2010)】** ※ASEAN 諸国すべてが 2015 年までに非関税障壁を撤廃し、許容される非関税障壁の影響を最小化することに計画修正 ・ 2015 年までに最新の国際分類を使った完全な非関税措置(NTM)リストを作成する ・ 2015 年までに ASEAN 貿易リポジトリを運用する ・ 2014 年までに輸入許可手続き・輸入禁止、数量制限に関するガイドラインを作成する ・ 以上の措置をモニタリングするための事務局能力を強化する

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ 繊維、自動車、電気・電子の 3 分野について、CCA(AFTA Council Meeting)が中心となり、非関税障壁の特定を進めていくことを合意。(出所:ASEAN (2011). 第 25 回 AFTA Council Meeting) ・ ASEAN における非関税障壁(NTB)データベース作成において、NTB の特定作業が開始されている。最新の国際分類に基づくデータベースの更新作業が行われている。(出所 ASEAN (2010). ASEAN 連結性マスタープラン) ・ 非関税措置(NTM)対応状況としては、関心国が問題視する他国の NTM を委員会で問題提起し、二国間または多国間の協議を通じて解決を図っている。(出所:ASEAN(2013). 第 45 回経済大臣会議) ・ ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)調整委員会において実施中の「Matrix of Actual Cases on NTMs・Trade Barriers」を ASEAN のウェブサイトに掲載している。(出所:ASEAN(2013). 第 45 回経済大臣会議)	・ 関税の撤廃と異なり、非関税障壁(NTB)に関しては ASEAN10 ヶ国のいずれの国においても撤廃に至っていない。理由として、各国の定義に従って NTB としてリストアップされたものが非関税障壁とされているため、非関税障壁の特定が困難であることが挙げられる。 代表的な非関税措置(NTM)としては数量規制措置、技術的規制措置、独占的措置、金融規制措置が挙げられる。 (ASEAN/World Bank (2013). ASEAN Integration Monitoring Report)

◆備考

1. 合計 5,000 項目以上の非関税障壁に対して、対応方針毎に赤・黄・緑のフラグ付けされたデータベースが作成されている。 2. ASEAN のウェブサイトには Matrix of Actual Cases on NTM/Trade Barriers（国家間の非関税障壁措置改善要求枠組みに掲載された具体的事案）が公開されている。 3. 最近の非関税措置の事例として、インドネシアの輸出規制が挙げられる。同国は国策として自国産業を保護するため、未加工のニッケル等の資源の輸出を禁止している。

◆関連文献の抜粋

文献	・ 自国の非関税障壁については、ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)において、他の ASEAN 諸国に影響を与える可能性のある非関税障壁について報告を義務付けている。しかしながらその実態は任意となっており、他の ASEAN 諸国から指摘されない限り報告されない。 （出所：Sanchita Basu Dasu (2013). “ASEAN Economic Community Scorecard”/ ISEAS） ・ 2013 年 8 月にブルネイで開催された ASEAN 経財大臣会議では、非関税措置・障壁の削減・撤廃に関し、その実施が遅れている事実についての懸念が共有された。（中略）ATIGA では次に掲げる 13 項目について ASEAN 事務局に通報することになっている。a) 関税、b) 数量割り当て、c) 追加費用、d) 数量制限、e) 他の非関税措置、f) 関税評価、g) 原産地規制、h) 基準・承認制度、i) 衛生植物検疫措置(SPS)、j) 輸出税、k) （輸出入）ライセンス手続き、l) 輸出入関連外国為替管理、m) 8 桁以降の ASEAN 統一コード(AHTN)の設定。しかし、ASEAN 側に通報せずにこれら措置を導入する例が後を絶たないとし、AFTA 評議会では同条項遵守を再確認した。 （出所：石川　幸一/清水　一史/助川　成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本　巨大統合市場の誕生』文眞堂）

戦略目標①「単一の市場、生産拠点」

1. 自由なモノの流れ (c) 原産地規則	
目標	ASEAN 域内の貿易・投資円滑化などを実現するための、2015 年までに生産工程における国際分業体制の変化に対応できる原産地規則を整備する。
2015 年末までの達成見込み	達成見込み
進捗状況の判断根拠	2015 年までに原産地規則の整備を完了できる見込み。 原産地証明書 Form D における FOB 価格表示の撤廃や、自己証明制度の導入の進展などから、原産地規則の改善が進んでおり、2015 年までの完了が見込まれる。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ 各国の生産プロセスの違いに対応する、原産地規則の継続的な改善と促進を実施する ・ 原産地証明書の発給手続きを簡素化する(証明書の電子化や国家間の原産地証明書の統一化など) ・ 加盟国の原産地規則の見直しを行う **【連結性マスタープラン (2010)】** ※ブループリントの行動計画②を具体化 ・ 原産地証明書の電子化による処理円滑化を 2012 年までに達成する ・ 各国の発給手続きの統一化を 2015 年までに達成する

主な達成領域	主な未達成領域
・ 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議にて以下の進捗が確認された。 ➢ 自己証明制度(Self-Certification System): 原産地規則の円滑化に繋がる自己証明制度のパイロット事業を実施。ブルネイ・マレーシア・シンガポール・タイは 2010 年開始の第一次パイロットプロジェクト、インドネシア・ラオス・フィリピン・タイは 2013 年開始の第二次パイロット事業に参加しており、ミャンマー・ベトナムも参加を検討中 ➢ 原産地証明書 Form D の FOB 価格表示の撤廃: 2014 年 1 月までに「完全生産品(WO)」、「関税番号変更基準(CTC)」、「加工工程基準」を満たしている場合に限り、原産地証明書 FormD の本船甲板渡し条件(Free-On-Board: FOB)の価格表示の廃止を承認 ➢ User-friendly な原産地規則の整備: ASEAN が諸外国と締結している FTA の原産地証明において、多くの品目が原産地を認める上で 2 つ以上の基準の選択方式を採用し、基準が緩和されたため、利用しやすい原産地証明制度が実現している (出所:ASEAN 事務局(2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議)	・ ASEAN 中国 FTA(ACFTA)は唯一、累積付加価値基準(RVC)40%ルールを使っている。 ASEAN インド FTA(AIFTA)は RVC 35%と CTC の 2 つの基準を同時に満たさねばならないという原産地基準を持っている。 ASEAN 日本 FTA(AJCEP)は繊維産品については加工工程別基準を採用している。 以上のように、ASEAN とプラス 1 の FTA の原産地規則は FTA 毎に異なっている。 (出所:ASEAN ホームページ http://www.asean.org/communities/asean-Economic-community/category/asean-trade-in-goods-agreement)

◆備考

1. 2013 年 8 月の第 45 回 ASEAN 経済大臣会議では、2015 年までに全域をカバーする自己証明制度の完成が強調された。

◆関連文献の抜粋

文献	・特恵関税適用の前提条件となる原産地規則についても、2008 年より一般規則として「地域累積付加価値基準（RVC）」と「関税番号変更基準（CTC）」の双方について利用者が選択できる柔軟な制度を導入した。その結果、AFTA はその利用面でも、また制度の面でも、今やアジア域内で最も進んだ FTA となっている。 （出所：石川 幸一/清水 一史/助川 成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂） ・これまでは商社などが介在する仲介貿易の場合、輸入者は Form D に記載された FOB 価格と仲介国企業からのインボイスとを比較することで、仲介者のマージンを知ることができたため、AFTA 利用を忌避する企業も多かった。（出所：JETRO (2013).「通商弘報」） ・原産地規則はその複雑性から時間や労力がかかり企業にとってはコストと捉えられてきたが、近年民間企業向けにハンドブックが公開されるなど、改善傾向にある。 （出所：CIMB ASEAN Research Institute (2013). “The ASEAN Economic Community: The State of Implementation, Challenges and Bottlenecks”）

戦略目標①「単一の市場、生産拠点」

1. 自由なモノの流れ　(d) 貿易円滑化 およびシングル・ウィンドウ	
目標	貿易・通関手続きなどの簡素化・調和・標準化を通じて ASEAN 域内における取引費用を削減することで、輸出競争力の強化を図り、モノ、サービス、投資の単一市場・単一生産基地としての ASEAN の統合を促進する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	各国のナショナル・シングル・ウィンドウ（NSW）の整備は進んではいるが、一部の国に遅延が見慣れる。NSW の完成を前提とする ASEAN シングル・ウィンドウ（ASW）が整備されるのは 2015 年以降になる見込み。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ 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)は 2008 年までに NSW を整備する ・ CLMV は 2012 年までに NSW を整備する **【ASEAN 連結性マスタープラン(2009)】:** ・ ASEAN6 は 2008 年までに、CLMV は 2012 年までには開始する予定であったことを意識しつつ、NSW の整備を可能な限り加速する（※計画の繰り下げを実施） ・ 2015 年までに選定された港湾で可能な限り ASW を実施する ・ 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税関手続きや慣行を簡素化する ・ 税関手続きとその管理体制を 2014 年までに整備する ・ ビジネスや産業との協業を促進する ・ 2013 年までに上記を実現するための人材を配備する

主な達成領域	主な未達成領域
ASEAN6 ではインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイにおいて NSW の導入率は 70% 以上とほぼ完了している。（出所：ERIA(2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version) ・ ASEAN6 にベトナムを加えた 7 か国によって、ATIGA フォーム D と ASEAN 関税申告書（ACDD）の ASW を通じた情報交換を ASW の縮小版のパイロットプロジェクトとして実施してきた。（出所：ASEAN 事務局(2013). 第 45 回 経済大臣会議）	・ カンボジア、ラオス、ミャンマーは NSW の導入率が 2011 年時点で 20%以下と、まだ初期的な段階にある。(出所：ERIA(2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version) ・ ASW の実際の導入に際し、加盟各国間で国境を越えたデータ交換が行われるが、加盟各国ではそれらを規定する法的枠組みの整備が求められる。経済相は加盟各国に対して ASW 実施にかかる議定書の策定作業を早急に完了させるよう要請した。また ASW の前提となる NSW の導入が遅れている加盟国に対しては、早急に体制を整えるよう要請した。(出所：ASEAN 事務局(2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議)

◆関連文献の抜粋

文献	・ ASW 構築の前に NSW を完成させなくてはならないが、シンガポールを除くとどの国も通関手続きの電子化が進んでいないのが現状である。また、許認可権を持つ省庁間の調整がどの国でも難航している。さらに、電子化は専門的なシステム開発の要素が強く、多くの国で電子化に精通した技術専門家が不足している。特にカンボジア、ラオス、ミャンマーなどの後発国は、資金的な支援に加えて技術的な支援も不可欠。これに対しては現在、米国の USAID が技術支援を行っている。 （出所：JETRO (2011).「インド・ASEAN 物流ネットワーク調査」） ・ ベトナムでは、2014 年上期の稼働を目標に、日本の NACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）の導入が試みられている。全国の税関に導入される予定で、ペーパーレス化、シングル・ウィンドウに向けて大きな前進となると考えられている。ただし実際の導入、運用に向けてはノウハウの普及や運用ルールの制定などに課題が残る。 （出所：JETRO (2013).「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」）

戦略目標①「単一の市場、生産拠点」

1. 自由なモノの流れ (e) 基準・相互承認

目標	ASEAN 域内の輸出入産品の生産効率性およびコスト効率性のため、基準、品質担保、認証評価、効果測定のシステムを構築する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	相互認証枠組み協定（MRA）の締結、化粧品などの統一基準の作成などは進展しているものの、国内の検査能力の不足や国内法・規制の整備遅れなどから、2015 年末までに実用性のある枠組みを構築することは困難であると見込まれる。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ 調和のとれた基準、強制規格、認証評価制度を導入する ・ ASEAN 相互認証枠組み協定にて規定されている特定のセクターについて MRA(Mutual Recognition Arrangements)を締結する **【連結性マスタープラン】** ・ 規格と適合性評価の共通ルールを策定する(2015 年) ・ ASEAN 適合性マークを導入する(2015 年) ・ 国内基準の国際基準への調和と ASEAN 基準を創設する(2015 年) ・ 優先および選定された品目の MRA の実施を加速する

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ 分野別の MRA の施策に向けて下記の分野で MRA あるいは統一指令を策定・実施している。 ➢ 薬品の製造検査の製造プラクティス(GMP MRA)を策定 ➢ 電気・電子機器の MRA(ASEAN EE MRA)を策定 ➢ ASEAN 化粧品令 (ASEAN Cosmetic Directive)を制定し、化粧品指令を法制化(注) （出所：ASEAN (2012). ASEAN Economic Community Scorecard） （注） 規格・基準の調和には相互承認（MRA）と統一基準の 2 つの方法があるが、化粧品令では ASEAN 統一基準を作り、国内法制をそれに調和させる方法を取っている。ただし ASEAN 化粧品令は加盟 10 カ国の承認（署名）のもとに発令されているものの、法的強制力を持たず、実際の施行については CLMV を除く ASEAN6 カ国に留まっている。	・ 以下の事項では MRA が未達成である。 ➢ 加工食品と自動車の MRA ➢ ASEAN 医療機器指令協定の策定 ➢ 伝統的医薬品と健康サプリメントに関する ASEAN 規制枠組み協定の承認と国内法制化 ➢ 電気・電子機器の ASEAN 統一基準認証制度 (AHEEERR)によりリスト化された基準への調和を行うとともに、電気・電子機器の適合性評価手続き （出所：ASEAN (2012). ASEAN Economic Community Scorecard） ・ ASEAN 経済相は加盟国に対し ASEAN 政府としての合意事項を各国の法制度や規制に適応するために必要となる基準の統一化の早急な対応を求めた。また経済相は国によって個別に定められている技術要件や規制を削減し、より広範な基準の調和を ASEAN 地域全体で達成するよう加盟国に要請した。(出所：ASEAN(2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議)

◆関連文献の抜粋

文献	・ 規格・基準は、電気・電子機器での相互承認、化粧品、薬事、医療機器での技術文書の共通化や単一規制が導入されているが、どの程度実際に実施されるのかは適合性評価の検査試験機関の能力不足などから疑問が残る。 （出所：石川　幸一/清水　一史/助川　成也 (2009).『ASEAN 経済共同体　東アジア統合の核となりうるか』JETRO） ・ ASEAN 品質・基準承認設問協議会(ACCSQ)は現在、ASEAN の貿易上の技術的障壁(TBT)の除去に取り組んでいる。具体的には、基準・技術的要求の緩和、相互承認協定(MRA)の策定、規定管理体制の調和などを進めている。第 45 回アセアン経済大臣会議は ACCSQ に対して、基準認証分野について 2015 年に実現可能であると合意した事項を適切に達成するように求めた。 （出所：JETRO (2013).「通商弘報」）

戦略目標①「単一の市場、生産拠点」

2. 自由なサービスの流れ	
目標	サービスについての ASEAN 枠組協定(ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS)に基づいて、2015 年までに ASEAN 域内の全サービス業の自由化を実現する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	2015 年までに第 1 モード(サービスの越境)、第 2 モード(国外消費)の自由化は達成できるものの、第 3 モード(外国出資比率制限)は 70%の出資制限が残り、第 4 モード(サービス提供者の移動)の自由化は限定されたものに留まることが予想されるため。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** **◇サブセクター毎のサービス自由化** ・ 4 つの優先統合分野(航空輸送、e-ASEAN、ヘルスケア、観光)の自由化を 2010 年までに、5 つ目の物流分野の自由化を 2013 年までに達成する ・ その他のセクターの自由化を 2015 年までに達成する ・ 2 年毎(2008 年、2010 年、2012 年、2014 年、2015 年)に自由化交渉(ラウンド)を実施する ・ GATS の W/120 サービス分類に基づき、合計で 72 サブセクターの自由化を達成する ・ 各交渉で自由化を達成するサブセクターの数値目標を明確にする(2008 年(10 以上)、2010 年(15 以上)、2012 年(20 以上)、2014 年(20 以上)、2015 年(7 以上)) ・ サービス自由化については、ブループリントに 15%の例外規定(柔軟性規定)があり、障壁リスト作成時に見直しを行う **◇モード別のサービス自由化** ・ モード 1(サービスの越境)、モード 2(国外消費)については、例外を除き制限を撤廃する ・ モード 3(外国出資比率制限)を緩和し、2015 年までに段階的に外国出資比率 70%まで市場アクセス制限を除外する ・ モード 4(サービス提供者の移動)に関しては、極めて限定された範囲で自由化を実施

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ 2012 年 8 月までの間に 6 ラウンドの自由化交渉を実施し、第 8 パッケージまで合意されている。(出所:ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version) ・ 現在、第 9 パッケージの交渉が実施されている。ASEAN 経済相は加盟国に対し 2013 年中に合意予定の第 9 パッケージの確実な実施を要請している。また 2013 年第 4 四半期には AFAS の強化へ向けた交渉が開始する。(出所:ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議)	・ モード 3(外国出資比率制限)はサービス業の投資に当たるため、憲法を含む国内用の規定との調整や国内産業の抵抗があるため進展しにくい状況である。モード 4(サービス提供者の移動)は熟練労働者の移動とも関連し、自由化が最も遅れている。(出所:ASEAN (2010). ASEAN 連結性マスタープラン) ・ モード 3 の優先統合部門はロジスティクスが 2013 年まで、その他の部門が 2015 年までに外国資本比率 70%を上限とすることが約束されているが、モード 4 の自由化については詳細が明らかにされていない。(出所:Sanchita Basu Das (2013). "ASEAN Economic Community Scorecard – Performance and perception"/ISEAS)

◆備考

1. 現在交渉中の第 9 パッケージでは、合計 104 分野での自由化が約束される見込みである。
2. サービス自由化の内容を強化する目的で、ASEAN サービス枠組み協定(AFAS)の改定交渉が 2013 年第 4 四半期に開始されている。

◆関連文献の抜粋

文献	・2012 年に修正した自由化スケジュールも既に遅延している。当初、ASEAN は 2013 年 8 月の ASEAN経済大臣会議で、第9パッケージに署名できるよう交渉していたが、同会議では署名できなかった。第9パッケージではロジスティクス分野で、ASEAN域内資本に対し少なくとも出資比率70%以上の自由化が求められる。その他サービス分野も少なくとも14分野で新たにASEAN資本マジョリティ(51%)を容認しなければならない。加盟国の一部でこれら自由化分野の選定作業が難航している模様である。 （中略） 具体的には、加盟国は自由化を行う範囲をW/120に基づいた155の「サブセクター」各々ではなく、そのサブセクターを更に細分化し、自由化する分野を細かく特定、提示するようになった。サブセクター全体を自由化しても、また極めて限定された狭い範囲のみの自由化でも、当該サブセクターは「自由化が約束された分野」としてカウントされる。そのため加盟国には、国内で反対勢力や自由化への影響が最小限に抑えられる分野を選定、ASEAN 加盟各国に提示する誘因が働くようになった。その結果、サービス投資の自由化にネガティブな国ほど自由化するサブセクターをより細かく指定するようになった。ASEAN は AEC のもとサービス投資自由化を推進しているが、実態的にモラルハザードが起きるとともに、サービス投資の自由化水準を巡り加盟国間で大きな格差が生じている。 （出所：石川　幸一/清水　一史/助川　成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本　巨大統合市場の誕生』文眞堂）

戦略目標①「単一の市場、生産拠点」

3. 自由な投資の流れ	
目標	外国直接投資、および域内投資を誘致し、ASEAN の競争力を促進するため、最小限の規制を残して自由で開放された投資環境を実現する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	予定通り 2009 年に ACIA が締結、2012 年に発効し、各種文書やウェブサイトによって国内外に対する投資促進策が実施されているものの、各国の国内法の整備が一部遅れている。また最小限の規制は残すことが認められているため完全な自由化の実現は 2015 年以降となる見込みである。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ 投資家協力を規定した ASEAN 投資地域(ASEAN Investment Area: AIA)枠組み協定と、投資保護を定めた ASEAN 投資促進保護協定(ASEAN Investment Guarantee Agreement: AIGA)を統合し、ASEAN 包括的投資協定(ASEAN Comprehensive Investment Agreement: ACIA)を策定する ・ ACIA のもと、3 段階で投資制限・障壁の削減・撤廃を実施(第 1 段階は 2010 年まで、第 2 段階は 2010 年開始(ラオス、ミャンマーは 2011 年から))、投資制限と障壁撤廃のためのモダリティを作成する ・ 全産業(製造業、農業、水産業、林業、工業とこれら 5 産業に付随するサービス業)を域内投資に開放し、設立前と設立後の内国民待遇を投資家に付与する ・ 一時的に自由化対象外領域を定めた、一時的除外リスト(Temporary Exlusive Lists: TEL)は合意された予定表に従い段階的に廃止する。センシティブリスト(SL)は、廃止予定表は作成しないが見直しを定期的に実施する。

主な達成領域	主な未達成領域
・ 以下の領域は達成している。 ➢ 2009 年 2 月の経済大臣会議にて ACIA を締結、2012 年 3 月に発効 ➢ ACIA の目標を達成するための国内法整備の推進を各国にて実施 ➢ 自由化を行わない分野を明らかにしている ACIA のスケジュール(留保リスト)を最終化 (出所：ASEAN (2012). ASEAN Economic Community Scorecard) ・ 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議で以下の事項が合意された。 ➢ 投資家のための「ACIA 投資報告書 2012 (ACIA Investment Report 2012)」、「ビジネスと投資家のための ACIA ガイドブック (ACIA Guidebook for Businesses and Investors)」、「投資促進担当者のための ACIA ハンドブック (ACIA Handbook for Investment Promotion Officials)」を発刊 ➢ 投資のプラットフォームおよび窓口となる ASEAN 投資ウェブサイトを開設予定	・ ASEAN 各国への投資を促進していくため、課題として、以下の項目が認識されている。 ➢ 最低限の投資制限(留保項目)のガイドライン作成 ➢ 第三者による技術モニタリングとリソース提供 ➢ 民間セクターの意向を反映した投資環境の向上 ➢ 中央政府と地方政府の連携による投資促進 ➢ 投資促進機関の強化 ➢ 投資家と政府機関のリンケージの強化 (出所：ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version)

➢ ASEAN 包括的投資協定(ACIA)留保表改定手続きに合意 （出所：ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会合） ・ 第 24 回 ASEAN 首脳会議で以下の事項が強調された。 ➢ 投資のプラットフォームおよび窓口となる ASEAN 投資ウェブサイトの完成 （出所：ASEAN (2014). 第 24 回 ASEAN 首脳会議）	

◆関連文献の抜粋

文献	・ 関税削減を中心に着実に進展しているモノの貿易に対して、ASEAN 域内の投資の自由化については、進捗の度合いはなかなか言えない。（中略）センシティブリスト（SL）で保護している業種も多く、内国民待遇では留保条件を付しているケースが目立つ。また ASEAN 各国が既に域外国に開放している業種を大きく上回るものでははく、その実効性には限界があるとの声も聞かれる。（中略）今後、ASEAN が厳しい競争が予測される FTA 時代を生き抜く上で必要なのは、投資の自由化を通じたサービス業、特に製造業にかかるサービス業の国際競争力の向上であろう。製造業の国際競争力は、関連するサービス分野の質や量にも大きく左右される。今後、シンガポールを中心に製造業に付随するサービス分野の域内投資が活発化するとみられる。ASEAN が経済共同体を目指す中で、これら分野の自由化の着実な進展が各国の国際競争力の鍵である。 （出所：石川 幸一/清水 一史/助川 成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂）

戦略目標①「単一の市場、生産拠点」

4. 自由な資本の流れ（金融サービスの自由化）

目標	ASEAN の資本市場の発展と統合を強化し、より自由な資本移動を可能にする。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	ASEAN＋3 など、アジア金融危機に対応するための体制づくりは進んでいるものの、自由化の進捗遅延を招いている要因が複雑で、解決の見通しが立っていない。

◆計画に対する進捗状況

計画

【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】

◇資本市場の発展と統合の強化

- 資本市場の債券、情報開示、流通ルールなどの基準を統一化する
- 市場における専門家の資格の相互承認を実現する
- より柔軟な証券発行に際しての用語や法律を実現する
- 債権発行投資家の基盤拡大のための源泉課税を差し控える
- 証券取引所と債券市場のリンケージの市場誘導による市場を促進する

◇自由な資本移動の促進

- 支払フローや外貨取引の円滑化のために適切である場合、可能な限り規制を緩和、あるいは撤廃する
- 海外直接投資や資本使用の発展をサポートするために適切である場合、可能な限り資本移動に関する規制を緩和、あるいは撤廃する

◇金融市場の自由化

- 自由化は準備が整った国が先行し、他の国が遅れて参加する ASEAN-X 方式で行う。
- 加盟国が特定するサブセクターまたはモードにおける規制を 2015 年までに段階的に緩和する。
- 予め合意された柔軟性の下で特定されていない残りのサブセクターおよびモードにおける規制を 2020 年までに段階的に自由化する。

主な達成領域	主な未達成領域
・ 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議にて以下の進捗が確認された。 ➢ ASEAN Exchange イニシアティブのマーケティングキャンペーンの開始(2011 年 5 月) ➢ ASEAN 債権市場開発スコアカードの開発 ➢ 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))の創設(2011 年 10 月)⇒4 億 8500 万ドルの ASEAN インフラファンド(ASEAN Infrastrucutre Fund: AIF)のための協定に調印 （出所：ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議） ・ チェンマイ・イニシアティブおよび ASEAN+3 Macro Economic Research Office (AMRO)の創	・ 金融サービスの自由化を通じた自由な資本の流れはあまり進捗していない。資本市場の統合の阻害要因として、法規制や規制基準、インフラ整備、モニタリングシステム等の整備状況が加盟国によって大きく異なることが挙げられる。 (出所：ERIA (2012)、Mid-Term Review Executive Summay Revised Version) ・ 第 24 回 ASEAN 首脳会議にて以下の早期達成を期待する旨が強調された。 ➢ ASEAN サービス枠組み協定（AFAS）下の金融サービス第 6 パッケージ導入にかかる議定書の署名（出所：ASEAN (2014). 第 24 回 ASEAN 首脳会議）

設による、アジア通貨危機以降の「ASEAN＋3」の通貨・金融協力体制の構築。(出所：ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version) ・ 第 24 回 ASEAN 首脳会議にて以下の進捗が強調された。 ➢ ASEAN 資本市場フォーラム（ACMF）においてマレーシア、シンガポール、タイの MOU 署名により ASEAN 集合投資スキームの枠組み（CIS）が設立 （出所：ASEAN (2014). 第 24 回 ASEAN 首脳会議）	

◆参考文献の抜粋

文献	・ ERIA の Mid-Term Review では、ASEAN＋3 によるチェンマイ・イニシアティブや AMRO（ASEAN Macroeconoic Research Office）などの取り組みを高く評価している。しかし、ASEAN10 ヶ国では、経済発展段階の違いや諸規制やインフラの違いから、当該分野に関する進捗はゆっくりである。さらに、統合による域内リスク分担のメリットと金融危機時の伝搬リスクの高まりの相反する問題が存在するため、地域における金融統合は、より慎重な取り組みが必要であると評している。一方で、域内の資本市場について連携・統合できる部分については進めていくべきものと評している。（出所：：石川 幸一/清水 一史/助川 成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂）

戦略目標①「単一の市場、生産拠点」

5. 自由な熟練労働者の流れ	
目標	貿易投資業務に従事する専門家や熟練労働者に対するビザと就労許可の発給の円滑化。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	一部のビジネス関係者の一時的な移動の自由化は実現するが、実体を伴った、ビザと就労許可の円滑化の実現は 2015 年以降になる見通し。 当初の計画通り ASEAN 自然人移動協定や、相互認証協定は締結されているが、実際の運用に向けた各国の法整備が整うのが 2015 年以降になる見込みであるため。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ 貿易や投資業務に従事する専門家や熟練労働者のビザや雇用許可証の整備を実施する (建築、会計、調査、医療の資格の相互承認協定(Mutural Recognition Agreement: MRA)を 2008 年、歯科診療サービスの MRA を 2009 年までに完了) ・ ASEAN University Network との協力を通して、大学関係者及び学生の流動性を高める ・ 2009 年までに優先サービス分野、2010 年から 2015 年までにその他のサービス分野において必要とされるコアコンピテンシーや資格を整備する ・ スキル開発、雇用促進の意味で ASEAN 加盟国の研究能力を強化し、各国の雇用に関する情報ネットワークを構築する

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ 相互承認協定は当初の計画通り締結し、以下 8 分野にて MRA を締結している。 ①エンジニアリング・サービス ②看護サービス ③建築サービス ④測量サービス ⑤会計サービス ⑥医療サービス ⑦歯科医サービス ⑧観光サービス (出所:ASEAN (2012). ASEAN Economic Community Scorecard) ・ ASEAN 域内における人の移動に関しての規定を定めた、「ASEAN 自然人移動協定(ASEAN Movement of Natural Persons Agreement: MNP)」を 2012 年 11 月に締結。(出所:ASEAN (2012). ASEAN Economic Community Scorecard)	・ 建築サービスとエンジニアリング・サービスは ASEAN 建築家協会(AAC)や ASEAN 公認エンジニア連絡委員会(ACPECC)と各国の職業団体の連携が進んでいるため相対的に MRA が進んでいるが、これに比べて、看護サービスや、医療サービス、歯科医サービスでは国内の職業団体の意向が強いため MRA の推進には遅れが目立っている。 自然人の自由な移動は、熟練労働者、専門家、ビジネスマンの一時的な移動に限られており、非熟練労働者に関しては認められていない。 (出所:ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version) ・ 第 24 回 ASEAN 首脳会議にて以下の早期実現を期待する旨が強調された。 ➢ インドネシアにおいて観光サービス分野における専門職人材を強化する (出所:ASEAN(2014). 第 24 回 ASEAN 首脳会議)

◆備考

1. オーストラリアとニュージーランド間など経済発展レベルが類似した地域では医師免許の相互承認などが行われているが、発展状況やスキルレベルの異なるASEAN諸国における高度スキル人材の移動の自由化は困難も多いと報告されている。
2. EUにおける資格のMRAは建築士、医師、看護師、歯科医、獣医、薬剤師などで進められている。資格の相互承認に加え、学位の相互承認も進められている。AECとの基本的な違いは、EUでは労働者の自由移動（他の加盟国に自由に移動・居住し、雇用され、退職後も滞在できる（国籍による差別の禁止）、開業の権利（他国に移動し固定した施設を設置し経済活動を遂行する権利）、サービス提供の自由を認めている点である。これらの自由、権利を保管するものとしてMRAが位置づけられている点である。（出所：須網隆夫（1997）．「ヨーロッパ経済法」新世社、その他EU法令の研究書）

◆関連文献の抜粋

文献	・資格の相互承認は、8職種について協定は締結されているが、任意参加方式（「ASEANマイナスX」、あるいは「ASEAN プラス X」方式）であり、ASEAN 全体での実施は遅れると思われる。国内体制の整備などから参加国での実施も予測ができない。 （出所：石川　幸一/清水　一史/助川　成也 (2009).『ASEAN 経済共同体　東アジア統合の核となりうるか』JETRO） ・ブループリントでは「人の移動」について、MRAのほかには専門家および熟練労働者に対する査証、労働許可証の発給を促進すると明記されるにとどまっている。（中略）また熟練労働者の自由化に向けた「自然人の移動」の更なる自由化と円滑化に向け、2012年11月にASEAN経財相は「ASEAN 自然人移動協定（MNP）」を締結した。これによって、物品貿易、サービス貿易、投資等に従事する自然人の一次的移動にかかる実質的全ての制限が撤廃される。 （出所：石川　幸一/清水　一史/助川　成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本　巨大統合市場の誕生』文眞堂）

戦略目標②「競争力のある経済地域」

1. 競争政策

目標	ASEAN 諸国の中で公正な競争を実現するための、各国共通の競争政策を導入する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	ASEAN 全体で競争政策・競争法が施行されるのは 2015 年以降になる見通し。 2013 年 8 月現在、5 ヶ国において競争政策・競争法が運用されているが、残り 5 ヶ国の導入見通しが明確に立っていないため。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ 2015 年までに ASEAN の全ての加盟国が競争政策・競争法を導入する ・ 競争政策の責任部署(責任担当者)のネットワークを構築する ・ 競争政策導入のための ASEAN 諸国の能力向上施策を推進する ・ 2010 年までに競争政策に関するガイドラインを作成する

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ シンガポール、インドネシア、ベトナム、タイの 4 ヶ国は AEC ブループリント以前から競争政策・競争法を保有。マレーシアは 2012 年から競争政策、および競争当局の運営開始している。(出所:The ASEAN Experts Group on Competition (AEGC). ウェブサイト) ・ 2007 年に ASEAN 競争政策有識者会議(ASEAN Experts Group on Competition)をはじめとするいくつかの競争政策に関連した牽引団体の立ち上げが完了している。(出所:ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議) ・ 2012 年に競争政策に関するガイドライン(ASEAN Regional Guidelines on Competition Policy)の作成が完了している。(出所:ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議) ・ 2010 年に ASEAN 競争政策および法律のハンドブック(Handbook on Competition Policy and Laws in ASEAN for Business)の作成が完了している。2013 年 6 月に更新版を発表。(出所:ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議)	・ ブルネイ、カンボジア、ラオス、ミャンマーは現在競争政策のドラフトを作成中。競争当局はまだ設立されていない。予定では 2015 年までに競争政策の導入、競争法整備を進める見通し。(出所:The ASEAN Experts Group on Competition (AEGC). ウェブサイト) ・ フィリピンは競争当局を設立し、競争法関連の法律導入に向けた準備を実施中。(出所:The ASEAN Experts Group on Competition (AEGC). ウェブサイト)

戦略目標②「競争力のある経済地域」

2. 消費者保護	
目標	既に各国において実施されている消費者保護策を強化し、人を中心とした経済統合地域を確立する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	消費者の保護・救済のために必要な制度基盤は 2015 年以降も引き続き整備が必要と見込まれるため。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ ASEAN 消費者保護のための調整委員会(ASEAN Coordinating Committee on Consumer Protection：ACCCP)の創設による消費者保護の促進 ・ 消費者保護団体のネットワークの構築 ・ 消費者保護の代表者や消費者代表に向けた、地域毎のトレーニングの実施

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議にて、以下の進捗が確認された。 ➢ 新しく創設された ASEAN 消費者保護委員会(ASEAN Committee on Consumer Protection: ACCP)のもと、2011 年 10 月にリコール・禁止商品に関する告知と情報交換のためのガイドラインを発行 ➢ 消費者救済の主な窓口となる"Cross Border Redress Website"創設の準備を開始 ➢ ASEAN における消費者権利の認識を広めるための ASEAN 消費者苦情リーフレットを作成中 （出所：ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議）	・ リコールや禁止商品に関する情報について、加盟国間で確認・共有する仕組みを 2013 年までに導入予定。この仕組みの中には、加盟国における消費者救済モデル、8 つの消費者保護事例、とりわけ重要な消費者保護に関する 1 つのケーススタディを含む。 (出所：ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議) ・ 消費者救済を行うために必要な通知や情報の整備の優先付けが行われていない。(出所：ERIA (2012). ASEAN Economic Community Scorecard)

戦略目標②「競争力のある経済地域」

3. 知的財産権	
目標	ビジネス関係者、投資家、発明家、クリエーターにとって、利用しやすい知的財産権を整備することによって、ASEAN における知識獲得とイノベーションの文化を構築する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	知的財産権保護の基盤づくりは大きく進むものの、一部行動計画達成は 2015 年以降になる見通し。知的財産権保護のための取り組みは大きな進展を見せるものの、行動計画の一つであるマドリッド議定書への全加盟国の署名は 2015 年以降になる見通しのため。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ ASEAN Intellectual Property Rights (IPR) Action Plan 2004-2010、および Work Plan for ASEAN Cooperation on Copyrights を正式に導入する ・ ASEAN ファイリングシステムを創設し、ユーザーによる活用、および ASEAN 加盟国の各 IP 事務所が協業することを促進する場を創出する ・ 商標の国際登録に関する協定である、マドリッド議定書に加盟する ・ 知的財産権当局間のコンサルテーションや情報共有を実施する ・ 伝統的知識(Traditional Knowledege)・遺伝子資源(Genetic Resources)・伝統的文化表現(Cultural Traditional Expressions)について域内協力を行う

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ ASEAN Working Group for Intellectual Property Cooperation (AWGIPC)運営の元、2011 年 8 月に採択された、ASEAN 知的財産行動計画(ASEAN IPR Action Plan 2011-2015)の方針に沿って、28 のイニシアティブが現在稼働している。(出所:ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議) ・ 2013 年 4 月に運営を開始した ASEAN 知的財産ポータル(ASEAN IP Portal:www.aseanip.org)によって、域内の知的財産に関する知識を一元管理することを達成した。(出所:ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議) ・ 行動計画を開始した 2004 年から比較して、特許の申請数の増加や著作権侵害率の減少など、ASEAN における IPR の状況は確実に改善しつつある。(出所:ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version) ・ マドリッド議定書に 3 ヶ国(シンガポール、ベトナム、フィリピン)が参加した。(出所:World Intellectual Property Organization (WIPO)ウェブサイト)	・ ASEAN 域内だけを見れば IPR の状況は改善しているものの、進出企業等が R&D 等を ASEAN において実施することが増えていくことが予想される中で、環境醸成として IPR の保護に向けた啓蒙は今後益々重要性を増す。 (出所:ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version)

◆備考

1. ブループリント発効以前のIPRの地域間協力は、1995年に締結されたASEAN知的財産協力枠組み条約のもと、2004年制定のASEAN知的財産行動計画2004-2010(ASEAN IPR Action Plan 2004-2010)、および2006年制定のASEAN著作権協力作業計画(Work Plan for ASEAN Cooperation on Copyrights)を基に進められている。ブループリントではこれらのアクションプランについて遵守することも計画に含まれている。 2. ASEANでは、特許権、商標権、意匠権、著作権などの知的財産権保護を巡る行政・司法に多くの課題が残っている。このため、米国通商代表部が作成する「スペシャル301(知的財産権侵害)報告書(2013)」では、インドネシア、タイが優先監視対象国、フィリピン、ベトナムが監視対象国に指定されている。カンボジア、ラオス、ミャンマーは審査自体がなされていない。

◆関連文献の抜粋

文献	・ ASEAN10ヶ国はWTO加盟国であることから、TRIPS協定に基づき、知財保護の義務を負っている。このため、特許権、商標権、意匠権、著作権をはじめとする様々な知財権を保護するために、執行制度を含めた法制度を整備する義務を負う。ミャンマーを筆頭に、カンボジア、ラオスなど、法制度整備が遅れている国もあるが、多くのASEAN諸国には既に知財制度が存在している。しかしながら、実際の行政・司法の現状を見れば、法律を支える規則の未整備、審査基準の非公開、審査の遅延、行政官の能力不足、執行段階における地域保護主義など、多くの課題が残っている。 (出所:福永　佳史(2013). 国際貿易投資研究所(ITI)フラッシュ) ・ ASEAN特許審査協力(ASPEC)が発足し、ミャンマーを除く9ヶ国が加盟。ASPECの取り組みに加えて、使用言語を英語に統一するなどの試みは評価できるものの、利用実績はあまり増えていない。ユーザーの利便性向上に向けたさらなる工夫が必要。 マドリッド議定書の参加は、2013年7月現在、シンガポール・ベトナム・フィリピンの3ヶ国にとどまっている。多くの国で同時に発明に対する特許保護を求めることを可能にするためには、他7ヶ国における加盟準備を加速させる必要がある。 (出所:JETRO (2013).「通商弘報」) ・ マドリッド議定書に全ての加盟国が参加するためには、①国際登録制度の事務処理に対応できる登録官、審査官、弁理士、弁護士などの専門人材の育成、②コンピュータシステムの能力向上、③中小企業を含めた民間事業者への周知などが必要となる。 (出所:JETRO (2012).「通商弘報」)

戦略目標②「競争力のある経済地域」

4. インフラ整備 (a) 輸送円滑化	
目標	ASEAN 自由貿易地域の可能性の最大化、生産拠点・観光拠点・投資拠点としての魅力向上、貧富の差縮小、周辺国とのアクセス改善を実現するため、効果的で安全な交通ネットワークを ASEAN に構築する。そのために、ASEAN 域内の交通円滑化のためのソフト・インフラの整備を実施する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	ASEAN の効果的で安全な交通ネットワークの基盤づくりは 2015 年以降になる見通し。 各種協定は当初の計画通り締結されているものの、議定書の調印や各国の批准・国内法制化が遅れている状態にあるため。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ブルネイ・アクションプラン 2011-2015】** ・ 統一化され、多様でシームレスな交通システムを構築する(以下、主な内容) ➢ ASEAN 通過貨物円滑化枠組み協定(AFAFGIT)、ASEAN 国家間輸送円滑化枠組み協定(AFAFIST)、ASEAN 複合一貫輸送枠組み協定(AFAMT)を 2014-2015 年までに締結し、導入を完了する ➢ 域内の陸上旅客交通の整備に向けた多国間合意を 2015 年までに締結する ➢ メコン-インド経済回廊を 2020 年までに完成させる ➢ 2013 年までに ASEAN-EU 間の交通システム比較調査を実施する ・ ASEAN ロジスティクス産業の競争力を上げる(以下、主な内容) ➢ 合同の訓練などを通して、輸送業者や物流サービス提供者の能力向上を図る ➢ 2014 年までに物流サービス提供者向けのデータベースを構築する ・ 安全な域内交通システムを構築する ・ 環境に優しい物流を実現する

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ ASEAN 通過貨物円滑化枠組み協定(AFAFGIT)は 9 つの議定書のうち以下の 4 つについては調印・発効が済んでいる。 <u>〈調印・発効済みの議定書〉</u> 第 3(道路運送車両の種類および数) 第 4(車両の技術的要件) 第 5(強制車両保険) 第 8(衛生植物検疫措置) (2012 年 11 月現在) (出所:JICA 資料)	・ AFAFGIT の 9 つの議定書のうち、以下の 3 つについては、調印がされたものの国内での批准が遅れ、発効していない <u><調印されたが発効していない議定書></u> 第 1(越境交通路の指定と施設) 第 6(鉄道の国境駅・積替え駅) 第 9(危険物) ・ AFAFGIT の 9 つの議定書のうち、以下の 2 つについては調印も発効もしていない。 <u><調印も発効もしていない議定書></u> 第 2(国境交易・事務所) 第 7(トランジット通関) (2012 年 11 月現在) (出所:JICA 資料)

	・ ASEAN 複合一貫輸送枠組み協定（AFAMT）は ASEAN 全体での協定批准が必要であるが、調印・発効済みの国はカンボジア、フィリピン、タイ、ベトナムのみ。加盟国の国内法制化も必要となる。 ・ ASEAN 国家間輸送円滑化枠組み協定（AFAFIST）は 2009 年に調印されたが、批准している国はタイ、ベトナム、ラオスのみ。 (2012 年 11 月現在) （出所：JICA 資料）

◆備考

1. ブループリントでは当初 AFAFGIT の締結期限を 2009 年、AFAMT を 2010 年、AFAFIST を 2008 年までとしていた。これは、ブループリントが ASEAN Transport Action Plan 2005-2010 を基に記載されているためである。その後この計画は見直され、現在はブルネイ・アクションプラン 2011‐2015(別名 ASEAN Transport Action Plan 2005-2010)が輸送・運輸に関わる計画となっており、これに伴って締結期日が更新されている。

◆関連文献の抜粋

文献	・ 物流に関する制度面では、複数の国が越境交通協定（CBTA）を批准していないこともあり実現できていない。 （出所：JETRO (2012).「メコン・ビジネスニーズ調査」） ・ 陸上交通に関しては、ハード・インフラ整備に比べてソフト・インフラが遅れていると言われる。越境道路網を整備した際、国境における通関、トランジット手続きなどや貨物の積み替えの必要など、円滑な越境交通を阻害する課題がある。（中略）ASEAN 諸国による交通円滑化に関する協定は合意に至っていない部分も多い。 （出所：石川 幸一/清水 一史/助川 成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂） ・ 導入の遅延は ASEAN 域内に既に存在しているソフト・インフラの批准の遅れ、およびそれらを国内法に適応することに時間を要しているためである。これらの地域における合意は数年の交渉を要するため、国の優先事項として取り組まなければいけない。ASEAN が現在計画されているすべての主要な施策を 2015 年までに完了させるというのは、非常に楽観的な見解になるだろう。 (ISIS (2011). Abidin & Rosli, “Infrastructure Development in ASEAN”)

戦略目標②「競争力のある経済地域」

4. 輸送・運輸 (b) 陸上輸送	
目標	安全で、効果的で、環境に優しく、統合された陸上交通を整備することを通して、ASEAN とその周辺国の貿易および観光を促進する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	シンガポール昆明鉄道(SKRL)、および ASEAN 高速道路ネットワーク(AHN)の完成予定が 2015 年から 2020 年に延長されたため、陸上輸送による ASEAN の連結性の実現は 2015 年以降になる見通し。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ シンガポール昆明鉄道(SKRL)の未接続部分の完成させる ・ ASEAN 高速道路ネットワーク(AHN)の導入を完成させる ・ 越境交通路(designated Transit Transport Routes；TTRs)におけるクラス III 以下の道路の建設/改善) ・ ASEAN 内における道路の安全性向上 **【連結性マスタープラン】** **◇シンガポール昆明鉄道(SKRL)** ・ 未接続部分(および要修正部分)4,069 ㎞の内、タイ・カンボジア・ベトナムを走る東線を優先し 2020 年までに全線を完成させる ・ SKRL のつなぎ目のない運転戦略を 2013 年までに策定する ・ 二国間あるいは ADB の協力により対話国からの資金・技術協力を獲得し、SKRL のスラバヤまでの延伸の可能性調査を実施する **◇ASEAN 高速道路ネットワーク(AHN)** ・ 2012 年までに通過輸送ルートを優先し、クラス III 未満の道路をクラス III に格上げする ・ 2020 年までに交通量の多いクラス 2 とクラス III の道路をクラス I に格上げする ・ 2015 年までに島嶼部の国々と大陸 ASEAN を結ぶ橋の可能性調査を実施する ・ 2015 年までに AHN の中国、インドへの延伸部分(特にハノイ-ラオス-ミャンマー-インド国境間)を格上げする ・ 2013 年までにすべての指定ルートに道路標識を設置する **【大メコン経済圏(GMS)プロジェクト 】** ・ 東西経済回廊の整備、南北経済回廊の整備、南部経済回廊の整備 **【ブルネイ・アクションプラン 2011-2015 (2010)】** ※経済回廊の整備に繋げるため、SKRL/AHN に優先的に取り組む ・ 2020 年までにすべての SKRL プロジェクトの導入を完成させる ・ 2020 年までに AHN を完成させる ・ 2020 年までに交通事故による死亡者数を 50%減少させる ・ 効果的で統合された内陸水路交通を整備する(2012 年までに計画、その後導入) ・ 高度道路交通システム(ITS: Intelligent Transport System)を構築する(2013 年までにマスタープランと導入を完了) ・ 加盟国における人、技術、組織の能力を向上させる ・ 持続可能で、エネルギー効率が良く、環境に優しい輸送システムを構築する

主な達成領域	主な未達成領域
・ SKRL の建設は、ゆっくりとではあるが進捗している。現在はカンボジアに位置する東線の整備を 2015 年完成に向けて進めているが、ベトナムを通る部分の整備は 2015 年から 2020 年になる見通し。(出所:ASEAN (2012). ASEAN Connectivity Project Information Sheet) ・ AHN のラオス国内のクラス III への道路格上げは完了している。(出所:ASEAN (2012). ASEAN Connectivity Project Information Sheet)	・ AHN のクラス I への格上げの完了、および SKRL の全線の完成の目標年次は 2020 年に繰り延べられている。実現のためには資金調達や技術面、人材育成が必要であり、域内民間資金に加えて、ドナーや国際機関からの資金援助と技術協力が不可欠である。 (出所:ASEAN (2010). ブルネイ・アクションプラン 2011-2015) ・ AHN で格上げが完了していない道路のほとんどはミャンマーに存在し、その大部分が格上げ中である。(出所:ASEAN (2012). ASEAN Connectivity Project Information Sheet)

◆備考

- AHN は、1960 年代から構築されてきた広域アジアにおけるアジア・ハイウェイネットワークが土台となっており、GMS 経済回廊のルートと多くの部分で重複している。
- AHN、GMS 経済回廊の設計基準はヨーロッパ・ハイウェイに準じており、次のようなクラスに分けられる。
  ① プライマリー: 4 車線以上、設計速度 60-120 km/h、自動車専用道路
  ② クラス I: 4 車線以上、設計速度 50-100 km/h
  ③ クラス II: 2 車線 設計速度 40-80 km/h
  ④ クラス III: 2 車線 設計速度 30-60 km/h

◆関連文献の抜粋

文献	
	・ 交通の連結性を妨げてきたのは、1 つにはメコン川への架橋の問題であり、これは順次整備されてきている。 (出所:石川 幸一/清水 一史/助川 成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂) ・ 南部経済回廊のプノンペン-ホーチミン間は、2015 年 3 月竣工予定の橋が完成すれば、メコン川を渡り、一貫走行が可能となる。 (出所:JETRO (2013).「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」) ・ 鉄道については、道路整備が先行していたため、目立った整備が行われていない。SKRL が存在しているが、ルートは最終的に確定していない。現在は線路が途切れている部分のリハビリテーション(修復)事業が中心に行われている。 (出所:石川 幸一/清水 一史/助川 成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂) ・ SKRL の全線完成は 2015 年には間に合わず、2020 年に変更となっている。各区間の整備資金について、ADB と対話国の資金・技術協力により進められてきたが、資金調達・技術面での課題が残っている。 (出所:川田 敦相 (2011).『メコン広域経済圏』勁草書房)

戦略目標②「競争力のある経済地域」

4. インフラ整備 (c) 海上輸送	
目標	競争力が高く、シームレスな統合海運システムを構築することを通して、海上の安全性と保障を促進し、環境に優しく、利用しやすい港を促進する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	ASEAN のシームレスな統合海運システムを構築達成は 2015 年以降になる見通し。 指定された 47 港湾の能力向上、および大陸部と島嶼部を結ぶ海上輸送の効率化については計画からの遅延が予測されており、達成は 2015 年以降となる見込みである。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ 統合され競争力のある ASEAN の海洋輸送に向けたロードマップ(RICMTA) ➢ ASEAN 域内の海運市場とサービスの強化・促進を目指す ➢ 2009 年までに ASEAN 単一海運市場の戦略を策定する ➢ 2011 年までに海上運輸ロードマップを導入する **【ブルネイ・アクションプラン 2011-2015 (2010)】** ・ 競争力が高く、シームレスな統合海運システムを構築する ➢ 2015 年までに ASEAN 単一海運市場を完成させる ➢ 2015 年までに 47 の指定港湾のキャパシティ向上を実現する ➢ 2015 年までに Ro-Ro 船を含む、島嶼部と大陸部を結ぶ効率的で信頼性の高い航路を整備し、世界および域内の航路との連結性を強化する ➢ 2015 年までにクルーズ回廊(Cruise Corridor)を整備する ・ 安全なナビゲーションシステムを構築し、国際基準に見合うような海運セキュリティシステムを構築する ➢ 2012 年までに船員の訓練、資格証明および当直の基準に関する国際条約(STCW 条約)の要件に沿った沿岸航海の限界の見直しを実施する ➢ 2015 年までに捜索救助能力の強化を実施する ➢ 2015 年までに港湾運営および船舶運航に関する各種人材開発施策を実施する ・ 環境に優しく、利用しやすい海上輸送を実現する ➢ 2011 年までに国際海事機関(IMO)と連携した活動の強化と IMO 関連条約の署名・実施を促進する

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ ASEAN 域内の海上輸送円滑化のため、ASEAN 単一海運市場の戦略を予定より 9 か月遅れで 2010 年 10 月に策定した。 Ro-Ro 船ネットワークについては、ポテンシャルが確認されたルートの可能性調査が完了し、その法規制的な枠組みが整備された。港湾ネットワークの拡大など、今後されなる競争力強化へ向けて見直しが行われる。(出所：ASEAN (2012). ASEAN Connectivity Project Information Sheet)	現在、港湾ネットワークの拡大や RoRo 船ネットワークの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 年以降になる見込みである。(出所：ASEAN (2012). ASEAN Connectivity Project Information Sheet)

◆備考

1. ASEAN 地域における物理的な連結性の構築に際しては、大陸部だけでなく、インドネシア、フィリピンを中心とした島嶼部と大陸部間、あるいは島嶼部相互間の連結性も考慮する必要があり、経済回廊は陸路だけでなく海路を含んだ構想であるべきとの考えが示されている。

◆関連文献の抜粋

文献	・ Ro-Ro 船の運用状況については、特に島嶼国家と言えるフィリピン、インドネシアにおいて、国内航路の運営が複数の業者の競争の結果もあり成功している。 （出所：梅崎 創(2012).「ASEAN 島嶼地域における接続性強化の動向」海外研究員レポート IDE-JETRO） ・ ASEAN 単一海運市場を目指しているが、海運市場は航空市場統合に比べると遅れており困難であると言われている。現在韓国の技術協力による調査が進められており、目的としては①ASEAN 単一海運市場を通じて ASEAN の海運市場の公正競争を促進させること、②ASEAN 域内の財、サービス、投資、資本、熟練労働力の自由往来、といったものである。 （出所：石川 幸一/清水 一史/助川 成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂） ・ 内陸水運については、ブルネイ行動計画においても「効率的で統合された内陸水運ネットワーク」構築のための工程表が示されている。特にメコン地域におけるメコン川利用という伝統的交通手段が現在でも重要性をもっている。上流側の中国雲南省と通過国のラオス、ミャンマー、タイとの内陸水運は古くから行われており、現在でも小型船を利用した農作物などの貿易は道路利用による陸送に比べてコスト優位性を保っている。下流のカンボジアとベトナムの間では大型船が利用できることから、プノンペン近郊に中国支援による新たな大型コンテナターミナルも建設されている。 （出所：石川 幸一/清水 一史/助川 成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂）

戦略目標②「競争力のある経済地域」

4. インフラ整備 (d) 航空輸送	
目標	ASEAN 経済共同体の実現のために、ASEAN 単一航空市場(ASEAN Single Aviation Market:ASAM)を整備する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	単一航空市場の実現は、2015 年以降になる見込み。 自国から外国への運輸、外国から自国への運輸、第三国から第三国への輸送についての自由化について、域内多国間輸送とカボタージュ(他国の国内輸送)に遅れが見込まれている。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ブルネイ・アクションプラン(2010)】** ・ ASEAN 単一航空市場の実現 ➢ 単一航空市場のロードマップおよび導入戦略を 2011 年までに整備し、2015 年までに導入する ➢ 「航空輸送部門統合に向けたロードマップ(Roadmap for Integration of Air Travel Sector : RIATS)」および「航空旅客輸送の完全自由化についての ASEAN 多国間協定(ASEAN Mutilateral Agreement on Full Liberalization of Passenger Air Services: MAFLPAS)の導入、批准を 2013 年までに進める ➢ 2015 年までの航空付随サービスの自由化を実現する ➢ 民間企業の関与の強化.を図る ・ 環境に優しい航空の促進 ➢ 環境に優しい航空のためのプログラムを 2015 年までに開発する ・ 連結性拡大のための対話国との関係強化 ➢ 2010 年までに中国、2015 年までにインド、韓国およびその他の対話国との航空協定を締結し、さらにその後の拡大を検討する

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ RIATS の行動計画のもと、ASEAN 単一航空市場の整備に向けて大きく前進している。航空貨物サービスの完全自由化多国間協定(MAFLAFS)は 9 つの加盟国(インドネシアを除く)で批准・発効している。航空サービスについての多国間協定(MAAS)そのものと第 1、第 2 議定書は 10 ヶ国で批准・発効しているが、第 3、第 4 議定書はインドネシアが未批准でこれを除く 9 ヶ国で発効している。第 5、第 6 議定書はインドネシアとフィリピンが未批准でこれを除く 8 ヶ国で発効している。MAFLPAS はインドネシア、ブルネイ、カンボジア、ラオス、ミャンマーを除く 5 ヶ国において批准されている。 (出所:国土交通省(2012).「ASEAN の運輸事情」)	・ インドネシア(MAFLAFS と MAAS の第 3、第 4、第 5、第 6 議定書)とフィリピン(MAFLAFS 第 5、第 6 議定書)に関しては協定の批准が遅れている。 (出所:国土交通省(2012).「ASEAN の運輸事情」)

◆備考

1. ASEAN 域内および域外との物品、サービスの自由な流れと人の移動を促進するため、航空付随サービスの自由化が重要であるとの考えが示されている。
2. 単一航空市場とは、「加盟国のすべての航空会社と国際空港を対象とし、第 3(自国から外国への運輸権)・第 4(外国から自国への運輸権)・第 5(以遠権)が無制限に自由化された市場」を意味している。

◆関連文献の抜粋

文献	・ ASEAN参加各国はEUのような高度な自由化、あるいは成長しつつあるローコストキャリア（LCC）の拡大によって自国フラッグキャリアへの悪影響を懸念しているとされる。その点では、第 5 の自由（以遠権）まで実施されても ASEAN のあらゆる地点間を自由に運行できるという、本来の意味の単一市場の達成は難しいため、実態は多国間オープンスカイ協定に近いと言える。 （出所：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』） ・ ASEAN 航空市場については、「航空輸送部門の統合に向けたロードマップ(RIATS)」に沿った「航空貨物輸送の完全自由化に向けた多国間合意(MAFLAFS)」、「航空輸送に関する多国間合意(MAAS)」、「交通旅客輸送の完全自由化に向けた多国間合意(MAFLPAS)」といった協定の署名、批准が大半されており、陸上交通、海運に比べると各国の合意は進んでいる。 （出所：石川　幸一/清水　一史/助川　成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本　巨大統合市場の誕生』文眞堂）

戦略目標②「競争力のある経済地域」

4. インフラ整備 (e) エネルギー	
目標	ASEAN 域内の経済活動・産業を支え、保持するため、安定的なエネルギー供給体制を実現する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	ASEAN の安定的なエネルギー供給体制の実現は 2015 年以降になる見込み。 エネルギー供給体制の柱である、ASEAN 電力網および ASEAN ガスパイプライン整備がいずれも 2015 年以降になることが予定されているため。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN エネルギー行動計画 2010-2015 (ASEAN Plan of Action on Energy Cooperation：APAEC 2010-2015)】** ・ **ASEAN 電力網(ASEAN Power Grid: APG)**：2015 年までに合計 15 の開発プログラムを予定 ※現在までのところ、4 つに着手中、3 つを建設中、8 つが準備中 ・ **ASEAN ガスパイプラン(Trans-ASEAN Gas Pipeline: TAGP)**：2020 年までに既存のパイプラインと新設のパイプラインを相互接続することで、域内ガス供給網を敷設する ・ **石炭およびクリーンテクノロジー**： 石炭のよりクリーンな使用を促進し、環境に悪影響を及ぼさない石炭利用技術を促進する ・ **エネルギー効率と保存**：効率的エネルギーの消費技術やサービスプロバイダーの発展を通してエンドユーザーのエネルギー使用の効率化を行い、2005 年段階と比較して、2015 年には各地域のエネルギー消費量を最低 8%削減する ・ **再生可能エネルギー**：再生可能エネルギーの開発/取引を促進することで、2015 年までに域内で生産される全エネルギーの内、15%を再生可能エネルギーに置き換える ・ **地域エネルギー政策と計画**：APAEC の導入が効果的に行われていることをモニタリングし、域内の協業体制を促進する ・ **民生用原子力発電**：原子力発電の利用に向けた基盤整備を実施

主な達成領域	主な未達成領域
・ 全般的に遅れが生じているエネルギー分野において、比較的進捗しているのが ASEAN ガスパイプライン（TAGP）である。 TAGP は域内最大の規模であるインドネシアの東ナツナガス田の開発に依拠するため、半分ほどが未完成であるが、残りの半分については建設が完了している。 TAGP プロジェクトを推進する一方、ASEAN 域内の需要増加に対応するため、海上輸送を前提とした液化天然ガス（LNG）の利用も始めている。 (出所：ERIA (2012)、Mid-Term Review Executive Summary Revised Version)	・ ASEAN 電力網（APG）では合計 16 の接続システムのうち 5 つが既に着手されており、その内 2-3 が 2015 年までに稼働する予定であるが、残りは 2015 年以降 2020 年までに期限が延長されている。また接続システムが完成したとしてもほとんどのシステムが二国間にまたがるものなのでそれだけで地域の電力網が実現するわけではない。（出所：ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version）

◆備考

1. ASEAN エネルギー行動計画 2010-2015 (ASEAN Plan of Action on Energy Cooperation : APAEC 2010-2015)はAEC ブループリントのエネルギー記載部分の行動計画を具体化するものである。特にAEC ブループリントでは、ASEAN 電力網と ASEAN ガスパイプランの整備に重きが置かれている。

◆関連文献の抜粋

文献	・ ASEAN におけるエネルギー需要は、自動車保有台数の急増に伴い、石油の需要が急拡大している。インドネシアは石油産出国であるが、既に準輸入に逆転。現在、輸出を行っているマレーシアも輸出量が減少しており、純輸入に転じる恐れがある。 （出所：日本エネルギー経済研究所(2012).「アジア/世界エネルギーアウトルック 2012」） ・ 石炭ではインドネシアが 2000 年代から石炭輸出を急増。2011 年には豪州を抜き、世界最大の石炭輸出国になったが、国内需要の拡大により、将来の輸出量は頭打ちになる見込み。ベトナムは無煙炭の輸出国だが、発電用石炭の需要増加により今後は一般炭の輸入拡大が見込まれる。タイ、フィリピン、マレーシアなどの輸入国では、今後発電用の需要が増加するにつれ輸入も拡大する。 （出所：日本エネルギー経済研究所(2012).「アジア/世界エネルギーアウトルック 2012」） ・ 電力網の接続と電力の取引を行う APG では、本来であれば発電・送電設備への巨額投資が必要となるところを隣国と融通しあうことで 6.6 億 US ドルの投資と操業コストを削減できるとしている。TAGP マスタープランに基づいたプロジェクト覚書の早期実現を求めている。これにはパイプライン合弁会社によるプロジェクトの推進やコスト、制度上の解決も含まれている。 （出所：ASEAN Centre for Energy (2009). ASEAN Plan of Action for Energy Cooperation (APAEC) 2010-2015））

戦略目標②「競争力のある経済地域」

4. インフラ整備 (f) 情報通信技術(ICT)

目標	ASEAN 域内において情報機器(National Information Infrastructure：NII)間の高速情報通信を実現する。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断基準	域内の高速通信の実現は 2015 年以降となる見通し。 全ての計画が現時点で計画中、もしくは調査中であるため、2015 年までに全ての計画が完了することは現実的に難しい。

◆計画に対する進捗状況

計画

【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】

- 2010 年までに NII 間の高速情報通信を実現する
- CERT(Computer Emergency Response Team：CERTs)の能力を強化する
- ICT の導入やサービス強化のため様々なステークホルダーを巻き込む
- 特に税関や運輸、ロジスティクス、コンテンツ産業の効率性や生産性を改善するため、セクター毎の ICT 導入を支援する
- テレコミュニケーション整備のための ASEAN MRA の参加国を増やす
- Next Generation Network の領域への機会や挑戦を支える地域毎の政策や法整備を進める

【連結性マスタープラン】

- 2014 年までに ASEAN ブロードバンドコリドー(ASEAN Broadband Corridor)を実現する
- 2015 年までに国際接続の多様性を促進する
- 2013 年までに ASEAN インターネット交換ネットワーク(ASEAN Internet Exchange Network)を創設する
- 2015 年までに創設する ASEAN 単一通信市場の可能性調査を実施する

主な達成領域	主な未達成領域
・ 以下の項目が達成している。 ➢ 2011 年 ASEAN ICT Master Plan2011 の締結 ➢ ASEAN ブロードバンド回廊および ASEAN Internet Exchange を中心に ICT の発展に向けた取り組みを実施中 ➢ 「ASEAN e-Commerce 相互運用の技術構築枠組みの適用 (Adoption of ASEAN Technical Architecture Framework for e-Commerce Interoperability)」に関する調査を完了 （出所：ASEAN (2012). ASEAN Economic Community Scorecard） ・ 第 24 回 ASEAN 首脳会議にて以下の進捗が強調された。 ➢ ASEAN ICT マスタープラン 2015 の導入 （出所：ASEAN(2014). 第 24 回 ASEAN 首脳会議）	・ ASEAN の ICT マスタープラン 2015 が採択されたのが 2011 年であり、域内における ICT 分野での協力指針が示されているものの、高速インターネットの規格等、詳細は決まっていない。また ASEAN ブロードバンド回廊の構想自体も現在作成中である。(出所：ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version) ・ 第 24 回 ASEAN 首脳会議では以下の早期実現を期待する旨が強調された。 ➢ 地方部における ICT 導入により、地域の電子化環境を強化する ➢ 国家ブロードバンドネットワーク開発による公平な地域開発機会の創出 ・ （出所：ASEAN(2014). 第 24 回 ASEAN 首脳会議）

戦略目標③「公平な域内経済の発展」

1. 中小企業育成	
目標	ASEAN 各国における中小企業(SME)の発展促進を通して、ASEAN 全体の経済成長を実現するため、SME の貢献度を向上させる。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	SME の発展促進の施策は 2015 年以降も継続する見込み。 計画の一部は進んでいるものの、SME 開発ファンドなど資金的援助の仕組み作りは不十分であるため、2015 年以降も計画は継続することが見込まれる。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ ASEAN Policy Blue Print for SME Development2004-2014 を期限内に導入する ・ SME 間のネットワークや地域毎の生産や流通ネットワークを強化する ・ 財務を含む SME の成長に関するベストプラクティスを促進する **【ASEAN Policy Blue Print for SME Development (APBSD) 2004-2014】** ・ 2015 年までに SME 開発ファンドの創設を含めた、資金的援助の仕組みを構築する ・ 2012 年までに SME ポータルの創設や SME 向けのマルチメディアツールキットの整備はじめとする基盤を整備する ・ 2010 年までに各国において SME のテクノロジー向上に向けた施策に取り組む ・ 2015 年まで優良企業の特定や SME イノベーションアワードの創設など、SME のプロモーションを積極的に実施する ・ 2013 年まで ASEAN 域内での共通のアントレプレナーシッププログラムの開始など、人材開発を行う

主な達成領域	主な未達成領域
・ ASEAN 中小企業開発のための戦略的行動計画(ASEAN Strategic Action Plan for SME Development (2010-2015))が制定されるとともに ASEAN 中小企業諮問委員会(ASEAN SME Advisory Board)が 2011 年に設立された。 ・ APBSD で掲げられた以下のプログラムが達成された。 ➢ SME 向けのマルチメディアツールキット ➢ SME サービスセンター(SME Service Centre) ➢ 優良中小企業 800 社のディレクトリー(Directory of Outstanding ASEAN SMEs 2011) ・ APBSD の導入による国別の効果は、マレーシアとフィリピンにおいて相対的に高い結果になっている。 (出所:ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version)	・ SME の発展と資金調達の円滑化へ向けた具体的な取り組みが不足している。以下のような取り組みが今後見込まれる。 ➢ 起業家育成のための共通カリキュラム ➢ ワンストップのサービスセンター ➢ SME 開発ファンド ➢ SME 向け金融ファシリティー ➢ IT システム統合 ➢ ビジネスマッチングの場の創出、など (出所:ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version)

第24回ASEAN首脳会議にて以下の進捗が強調された。 ➢ 中小企業ワーキンググループ（SMEWG）によりASEAN中小企業サービスセンターが設立された ➢ 2014 年末までに中小企業信用格付けモデルを確立する予定 （出所：ASEAN(2014). 第 24 回 ASEAN 首脳会議）	・ 第 24 回 ASEAN 首脳会議にて以下の早期実現を期待する旨が強調された。 ➢ 域内サプライチェーンの構築において中小企業の参画を促す政策環境を創設する （出所：ASEAN(2014). 第 24 回 ASEAN 首脳会議）

戦略目標③「公平な域内経済の発展」

2. ASEAN 統合イニシアティブ(IAI)	
目標	ASEANの統合による恩恵をASEAN各国が等しく享受できるように、域内の格差是正のみならず、ASEANと諸外国の格差を是正する。
2015年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	ASEAN域内および国内の開発格差は2015年以降も継続する見込み。 CLMVと他のASEAN6諸国との開発格差は緩やかに縮小へ向かうが、IAIの効果は限定的に留まるため、2015年時点でも依然として域内および国内の開発格差は残ると見込まれる。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ・ CLMVとその他の地域の開発格差を是正すべく、ASEAN加盟国の公的機関、民間機関に対して、技術的支援や能力開発プログラムなどの明確化、導入を行うためのプラットフォームとして、ASEAN統合イニシアティブ(IAI)を整備する ・ ASEAN6はIAIを継続的にサポートする ・ アジア開発銀行や世界銀行などから効果的なIAIのプログラムの支援を受ける ・ 経済統合の影響を軽減するような経済・社会政策の導入を行う政府関係者の能力向上を行う ・ 経済統合の影響を図る社会経済的な調査を定期的に実施する **【Initiative for ASEAN Integration】** ・ ①インフラ(輸送、エネルギー)、②人的資源開発(公共部門の人材育成、労働と雇用、高等教育)、③情報通信技術、④地域経済統合(物品、サービスの貿易、通関、規格、投資)、⑤観光、⑥貧困、生活の質、⑦包括的プロジェクトの7分野を対象にプロジェクトを実施 **<スケジュール>** 作業計画1:2002年-2008年、作業計画2:2009年-2015年 **【ASEAN Framework for Equitable Economic Development (AFEED)】** ・ ASEANの公平な経済発展のための枠組み構想の実現に向けて準備中

主な達成領域	主な未達成領域
・ CMVの開発関係機関において、ASEAN6からCLMVへの技術協力等を通じたIAIはASEAN域内の格差是正に向けて全般的には有効であると認識されている。(出所:ERIA (2012), Mid-Term Review Executive Summary Revised Version) ・ ASEANは2013年5月に書籍、"Narrowing the Development Gap in ASEAN: Drivers and Policy Options"を刊行した。この書籍はIAI作業計画2の成果の一つである。またIAI作業計画2の完成につながるCLMV行動計画2014が承認された。(出所:ASEAN (2013). 第45回ASEAN経済大臣会議)	・ IAIのプログラムには予算や時間の制約があるため、大規模なプロジェクトの実施は難しく、また支援実施国側(ASEAN6)のニーズや優先度と受益国側(CLMV)との間でミスマッチが生じている場合もある。(出所:ERIA (2012), Mid-Term Review Executive Summary Revised Version) ・ 経済相はASEAN域内におけるサブ・リージョン規模(BIMP-EAGA、IMT-GT、GMS)での取り組みの重要性を確認し、サブ・リージョンでの開発アジェンダとAECブループリントを連携させながらASEANとしての統合効果を高めるよう加盟国に要請した。(出所:ASEAN (2013). 第45回ASEAN経済大臣会議)

	・ 第 24 回 ASEAN 首脳会議にて以下の重要性が強調された。 ➢ 世界銀行との共同による経済発展の公平度合を測定するモニタリングツールの開発 ・ （出所：ASEAN(2014). 第 24 回 ASEAN 首脳会議）

◆関連文献の抜粋

文献	・ 2012 年 10 月時点で計 232 のプロジェクトを実施済で、特に公共部門人材育成のためのプロジェクトが重点的に実施された（計 83 プロジェクト）。ASEAN 先行加盟国から計 3,350 万ドルが拠出されており、なかでもシンガポールからの拠出が多く、2,450 万ドルと全体の 7 割を占めた。加えて 12 の ASEAN の対話国・地域、国際機関などから計 1,970 万ドルの支援もなされた。 IAI における取り組みは、能力向上などソフト・インフラ支援に注力されており、AEC の大きな目標の一つを実現するための計画としては規模も極めて小さい。そのため、実施効果も限定される。 （出所：石川 幸一/清水 一史/助川 成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂）

戦略目標④「グローバル経済との連携」

1. 対外経済関係	
目標	ビジネスにおける ASEAN の国際競争力を高め、グローバルサプライチェーンの中でよりダイナミックかつ重要性の高い地位を得るため、外資誘致上の魅力を高めるとともに諸外国とのルール策定や法制度の整備を進める。
2015 年末までの達成見込み	進捗中
進捗状況の判断根拠	2015 年までに主要な貿易相手国・地域と「ASEAN+1」FTA を締結しているものの、東アジア地域包括的経済連携（RCEP）や環太平洋パートナーシップ協定（TPP）の交渉は 2015 年末時点でも妥結していない可能性があるため。

◆計画に対する進捗状況

計画	**【ASEAN Economic Community Blueprint (2007)】** ◇自由貿易協定(FTA)や包括的経済連携(CEP) ・ ASEAN が現在締結している FTA/CEP の見直しを行う ・ ASEAN 域内および多国間との経済関係の間でその協業が促進されるようなシステムを構築する

主な達成領域	**主な未達成領域**
・ 5 つの ASEAN+1FTA の調印を完了し、各国において批准している。 ➢ ASEAN・中国自由貿易協定(ACFTA) ➢ ASEAN・韓国自由貿易協定(AKFTA) ➢ ASEAN・日本包括的経済連携協定(AJCEP) ➢ ASEAN・オーストラリア・ニュージーランド自由貿易協定(AANZFTA) ➢ ASEAN・インド自由貿易協定(AIFTA) (出所：ASEAN (2012). ASEAN Economic Community Scorecard) ・ 2013 年 4 月に開催された ASEAN 首脳会議において香港との FTA 交渉に入ることが合意された。（出所:ASEAN (2013). 第 22 回 ASEAN 首脳会議） ・ 2013 年 8 月に開催された ASEAN 経済大臣会議において、経済大臣は 2013 年 5 月に始まった、RCEP の交渉についてその進展を評価するとともに、交渉担当者に交渉の原則と目的に沿うことを喚起した。 (出所:ASEAN (2013). 第 45 回 ASEAN 経済大臣会議)	・ 以下の協定について、引き続き交渉が必要。 ➢ インド・ASEAN 間のサービス協定、投資協定の締結 ➢ 日本・ASEAN 間の EPA の全加盟国による実施(現在インドネシアが批准していない) (出所：ASEAN (2012). ASEAN Economic Community Scorecard) ・ RCEP の交渉は複数国の政治・経済の要因により見通しが困難であり、締結は 2015 年以降となる可能性がある。 （出所：ERIA (2012). Mid-Term Review Executive Summary Revised Version）

◆関連文献の抜粋

文献	・ AFTA および「ASEAN+1」FTA はほぼ完成したが、対象範囲、自由化レベルや関税削減スケジュール、ルールは統一されていない。（中略）ASEAN から見れば、アジア太平洋の全ての主要国と FTA が締結されたことになり、そのハブに ASEAN が位置することになる。一方、アジア太平洋地域に生産拠点を展開する多国籍企業が効率的な域内の分業体制を構築するには、ASEAN+1 FTA の並立だけでは不十分である。（中略）アジア太平洋地域でのサプライチェーンの構築には統合された広域の FTA の創設が課題となる。（中略） RCEP は、交渉は 2013 年の早期に開始し 2015 年末までの完了を目指すとしている。（中略）ASEAN 主要国で TPP 不参加を明確にしているのはインドネシアのみである。（中略）タイが 2012 年 11 月に交渉参加の意思を表明したように、今後 TPP 交渉参加国は増加するだろう。（出所：石川　幸一/清水　一史/助川　成也 (2013).『ASEAN 経済共同体と日本　巨大統合市場の誕生』文眞堂）

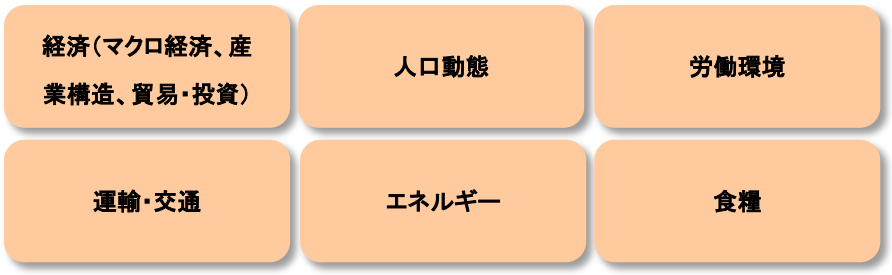
3章　2025 年における ASEAN の将来像

1. セクター別「楽観的」「現実的」「悲観的」シナリオ

本章では AEC が実現される 2015 年から 10 年経過した 2025 年時点での ASEAN の状況について、主要セクターごとに「楽観的」、「現実的」、「悲観的」の 3 つのシナリオを作成する。

シナリオは、国際機関や各種調査機関による定量データ（実績値・予測値）や定性データ、各国政府による計画・方針等の情報を基に作成する。ただし、経済セクター内の「マクロ経済」については、AEC の発足による効果を踏まえた ASEAN10 ヶ国の GDP（2013 年-2025 年）を算出し予測値を提示するが、し、他セクターのシナリオについては、調査団による GDP 予測値とは連動させず、前述の定量・定性データ及び各国政府による情報を基に作成する。

図表 3-1 主要セクター



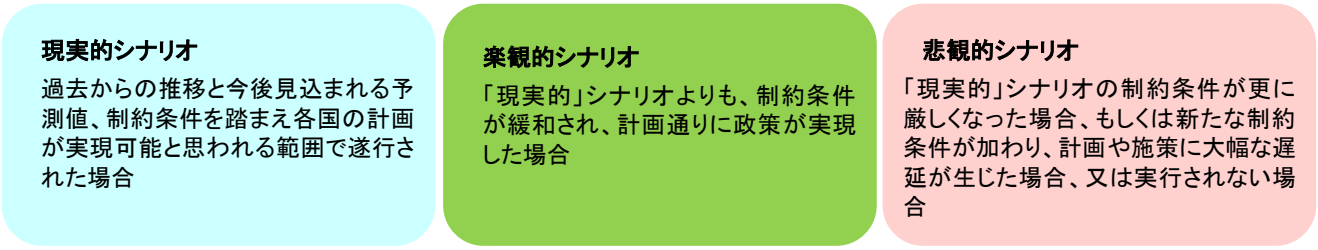
シナリオ作成の前提条件として、「金融市場」、「政治情勢」、「自然災害」、「エネルギー市場」、「ASEAN 加盟国の範囲」について以下のような事象は発生しないものとしている。

図表 3-2 シナリオの前提条件

金融市場	アジア通貨危機やリーマンショックのような世界的な金融危機は発生しない。
政治情勢	ASEAN 域内における政治情勢は今後も安定しているものとし、クーデターやテロなどは発生しない。
自然災害	大規模な地震や洪水などの自然災害は発生しない。
エネルギー市場	原油の供給逼迫や投機による価格高騰などの世界的な混乱は発生しない。
ASEAN 加盟国の範囲	東ティモールが ASEAN への加盟を申請しているが、加盟国からの承認が確定していないため、本調査では対象範囲には含まない。

3 つのシナリオ作成においては、基準となる「現実的」シナリオを作成し、そこからプラス要因とマイナス要因を加味し「楽観的」シナリオと「悲観的」シナリオを作成した。「現実的」シナリオは、過去からの推移と今後見込まれる予測値、制約条件を踏まえ、各国の計画が実現可能と思われる範囲で遂行された場合と設定した。これに対し「楽観的」シナリオの定義は、「現実的」シナリオよりも、制約条件が緩和され、かつ計画通りに政策が実現した場合と設定した。一方「悲観的」シナリオの定義は、「現実的」シナリオの制約条件が更に厳しくなった場合、もしくは新たな制約条件が加わり、計画や施策に大幅な遅延が生じた場合、または実行されない場合と設定した。

図表 3-3 シナリオの設定条件



ASEAN10 ヶ国については、分析の便宜上、国際通貨基金（IMF）統計による 2012 年時点の 1 人当たり名目 GDP 水準に基づき、以下のカントリーグループに分類している。ただし 1 人当たり名目 GDP 水準による分析が適切でないセクターの分析においてはこの限りではない。なお、本報告書におけるカントリーグループ内の国名表記順序は、2012 年時点の 1 人当たり名目 GDP 水準に基づき表記する。

図表 3-4 ASEAN10 ヶ国のグループ化

カントリーグループ	サブグループ	該当国	1 人当たり GDP（2012 年）
CLMV	―	カンボジア、ラオス、 ミャンマー、ベトナム	800～1,800 ドル
ASEAN 4	グループ 1	インドネシア、フィリピン	2,000～4,000 ドル
	グループ 2	マレーシア、タイ	5,000～11,000 ドル
BS	―	ブルネイ、シンガポール	40,000 ドル以上

（出所：IMF World Economic Outlook 2013 October を基に調査団作成）

(1) 経済（マクロ経済、産業構造、貿易・投資）

ASEAN において、今後どのような産業の発展や貿易・投資の拡大が経済成長に繋がるかを分析すると同時に、成長の過程で生じる可能性のある格差についても課題と原因を把握し、それらに対する施策を検討しなければならない。

そのため、本セクターでは、【経済成長】、【産業構造】、【貿易・投資】、【TPP・RCEP・FTAAP の総所得押し上げ効果】、【域内格差】、【国内格差】について分析し、2025 年に向けた経済に関する課題を予測する。

① 現実的シナリオ

＜要約＞

【経済成長】

・ASEAN は 2012 年から 2025 年にかけて、5%台後半の成長を続ける。GDP 総額は 2012 年の約 2 倍の 4 兆 6,282 億ドルに拡大するが、その規模は世界全体の約 4%に過ぎない。中国やインド、アフリカ諸国などの新興国が台頭する中で、世界における ASEAN の存在感を高めるためには、統合市場として競争力を高め、更なる成長を果たす必要がある。

・CLMV では、引き続き活発な投資や労働力の増加が貢献し、7%～9%の成長を遂げると予測される。ASEAN4（グループ 1）では、投資や労働力の増加に加えて消費の増加も貢献し、6%代の成長を遂げると予測される一方、ASEAN4（グループ 2）や BS では、労働力不足や高付加価値産業の育成、人材の育成が課題となり、経済成長が鈍化する恐れがある。

【産業構造】

・BS や ASEAN4（グループ 2）を除き、生産ネットワークへのさらなる参加により GDP に占める農業の割合が減少し、製造業・サービス業の割合が増加する可能性が高い。一方、ASEAN4（グループ 1）では農業の割合が増加傾向にある。特にタイでは、製造業・サービス業での人材が不足するため、国内の産業構造を変化させることが求められる。

・ベトナムと ASEAN4（グループ 1）、タイでは可処分所得の増加に伴い、内需の拡大が予測され、都市部を中心にサービス産業の成長が期待される。

【貿易・投資の拡大】

・域内関税撤廃をはじめとする AEC 戦略目標に基づく各国の取組みに加え、周辺国との FTA 網拡大により、域内・域外貿易が拡大する。

・製造業への投資は継続的に伸び、外資規制緩和や中所得層の拡大などを背景に、新たな成長分野としてサービス分野への拡大が見込まれる。

・ミャンマー、ラオス、カンボジア、インドネシアについては投資環境制度整備状況に大きな改善が見られない場合、海外直接投資誘致にあたり競争力の低下を招く可能性がある。

【TPP・RCEP・FTAAP の総所得押し上げ効果】

・TPP が 2015 年までに 12 ヶ国で合意された場合、貿易及び投資拡大効果により ASEAN 全体の所得（GNI）が 2.2%増加する。ASEAN の中ではベトナムの所得押し上げ効果が 10.5%と最も高く、次いでマレーシアが 5.6%となる。一方で、TPP 加盟国となっていないタイ及び CLM 諸国は-0.4 とマイナスの成長となることが予測される。また、北米向けの輸出が増加する半面、自国産業保護政策を取りづらくなるため、ASEAN の TPP 参加国と不参加国間で産業発展の条件が異なってくる。

・RCEP が 2016 年[1]までに合意された場合、貿易及び投資拡大効果により ASEAN 全体の所得は、2.9%押し上げられ、全ての ASEAN 諸国においてプラス成長となる。ASEAN の中では、ブルネイの所得押し上げ効果が 5.8%と最も高く、次いでベトナムの 5.1%となる。

・地域累積により、域内での部品や半製品の生産ネットワークが拡大すると予測され、各国経済にプラスの影響を与える。

【域内格差】

・一人当たり GDP が最も低いミャンマーは、最も高いシンガポールより急速な経済成長を持続するため、2012 年には約 61.3 倍であった域内格差（一人当たり GDP の差）が 2025 年に約 36.3 倍に縮小すると予測される。しかし、域内格差は依然として大きい状態にある。

【国内格差】

・ラオス、インドネシア、マレーシアでは、国内格差（ジニ係数の場合）が拡大傾向にあるが、カンボジア、ベトナム、フィリピン、タイでは縮小傾向にある。また、インドネシア、タイ、フィリピンでは、農村と都心部の所得格差が拡大傾向にある。今後も労働生産性の低い農業を主要産業とする農村部と、製造業やサービス業の成長が見込まれる都市部の間で一時的に格差が拡大する可能性がある。

[1] 中国・日本・韓国・ASEAN10 ヶ国・オーストラリア・インド・ニュージーランドの合意を 2016 年としたシナリオ（Peter.A.Petri 教授の研究グループ作成シナリオによる）

【経済成長】

今回、調査団では計量経済学を専門とする独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所の植村仁一氏と共同で、2013 年から 2025 年における ASEAN10 ヶ国の GDP を予測した。本予測では AEC の発足による効果を踏まえた GDP を算出しており、本章で別途分析している労働環境や運輸・交通、エネルギー・食料需給の内容と GDP の予測値は連動していない。

＜予測モデル＞

調査団では植村氏と共同で「マネタリスト型」マクロ計量モデル[2]により、ASEAN 各国の 2025 年における GDP 総額および 1 人当たり GDP 予測を実施した。このモデルを使用する理由は、同時に多数の国を扱うのに適していることに加え、GDP の決定要因が輸出と政府支出、貨幣供給及び人口であり、関税・非関税障壁の削減による貿易創出効果やインフラ整備のための政府支出による経済効果を織り込み易いためである。

＜予測の条件設定＞

2025 年における GDP の予測方法として、マネタリスト型の予測モデルに 3 つの追加条件を設定した。

追加条件とは、①関税撤廃効果、②非関税障壁減少効果、③インフラ投資の効果である。①から③の条件については、文献や有識者へのヒアリングから以下の通り設定した（図表 3-5）。

関税撤廃効果に関しては、2015 年（CLMV は 2018 年）に関税が撤廃されると仮定し、その効果を輸出額の増加として計算している。

非関税障壁減少効果に関しては、2025 年にかけて非関税障壁が現状の 50%まで定率で減少すると仮定し、その効果を輸出額の増加として計算している。

関税、非関税障壁が撤廃・減少した場合、その減少幅に比例して輸出が拡大すると仮定する。例えば、タイの直面する輸出相手国の関税指数は 6.92(%)[3]であり、現在の輸出はそれだけの「重荷」がかかった上で実現されている値であると仮定する。従って、相手国すべての関税が撤廃され、この数値が 0.00(%)となる際には 1 / (1 - 0.06920) = 1.07434 倍に増大すると仮定する。予測では、ASEAN 域内の貿易で、関税・非関税障壁が撤廃・減少した場合の効果を算出するため、ASEAN 各国の域内貿易比率と関税・非関税障壁撤廃・減少による効果を積算し、さらに輸出額に積算している。尚、ASEAN 域内貿易比率は 2011 年時点の比率を使用し、関税・非関税障壁については GTAP(The Global Trade Analysis Project)の地域別関税及び関税相当非関税障壁の値を使用した。

政府によるインフラ投資の効果については、ADBI が 2010 年に発表したアジア太平洋地域のインフラニーズ額[4]の内、30%が 2010-2025 年の間に上乗せされると仮定した。ASEAN では、資金確保の遅れによるインフラ整備の遅延が問題となっており（4 章「運輸・交通」参照）、毎年 GDP 比で約 5%から 14%に相当する ADBI の算出したインフラニーズを満たすことは困難と考えられる。しかし、ゴールドマンサックスの予測では、ASEAN4 のインフラ投資額（GDP 比）が 2012 年の 1.5-3.5%から 2020 年には 2.5-5%程度に増加するとされている。この増加分に近似するインフラ投資額を算出すると、インフラニーズ額

[2] GDP が輸出と政府支出、および貨幣供給（マネーサプライ）から成立するとするモデル
[3] 輸出相手国別の関税を輸出相手国別の貿易額シェアで加重平均した。
[4] ADBI (2010), “Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020”

の 30%が 2010 年から 2025 年に分割して投資された場合であった。よって本予測では、左記の値が既存の政府支出に上乗せされると仮定した。

図表 3-5 調査団・植村モデルによるシナリオの条件設定

条件項目	条件
① 関税撤廃効果	2015 年（CLMV は 2018 年）までに撤廃
② 非関税障壁の減少効果（現状に対する減少割合）	2025 年時点で 50%に減少
③ インフラ投資の効果 （ADBI が予測したインフラニーズ額[5]の内、2010-2025 年の間に支出が上乗せされる割合）	インフラニーズ額の 30%を上乗せ

＜推計結果＞

2012 年には 2 兆 3,055 億ドル（IMF 予測値）であった ASEAN の GDP 総額は、2025 年には約 4 兆 6,282 億ドルと約 2 倍に拡大する（図表 3-6）。世界の GDP 総額に占める ASEAN のシェアは 2012 年の約 3.2%から 2025 年には約 4%[6]へと増加する。しかし、米国（25.3%）や、米国に次ぐ経済大国となる中国（10.1%）と比較すると規模は小さい[7]。そのため、今後も ASEAN が更なる成長をするためには、統合市場として競争力を強化し、投資や人材を呼び込むことが必要である。

CLMV では、引き続き活発なインフラ投資や労働力の増加、関税や非関税障壁の撤廃・減少による貿易創出効果が貢献し、7%～9%の成長を遂げると予測される。ASEAN4（グループ 1）の 2 ヶ国でもインフラ投資や労働力の増加が見込まれ、6%代の成長を遂げると予測される。一方、ASEAN4（グループ 2）や BS では、労働者不足やインフラ投資の少なさ、既に自由化されているため少ない追加的な貿易創出効果が制約となり、経済成長率は相対的に低くなると予測される（経済成長の要因については「4 章 労働環境」にて詳述）。

一人当たり GDP については、CLMV では 6.3-6.7%、ASEAN4（グループ 1）では 4.3-5%、ASEAN4（グループ 2）では 3-4.5%、BS では 2.2-2.4%程度の増加が予測される。

[5] ADBI (2010), “Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020”
[6] 世界の GDP が 2013 年から 2018 年までの平均成長率（IMF 予測）で 2025 年まで成長すると過程
[7] 日本経済研究センター(2013 年)「2050 年への構造　グローバル長期予測と日本の 3 つの未来」より算出

図表 3-6 2025 年の GDP・一人当たり GDP 予測値（調査団-植村モデル）

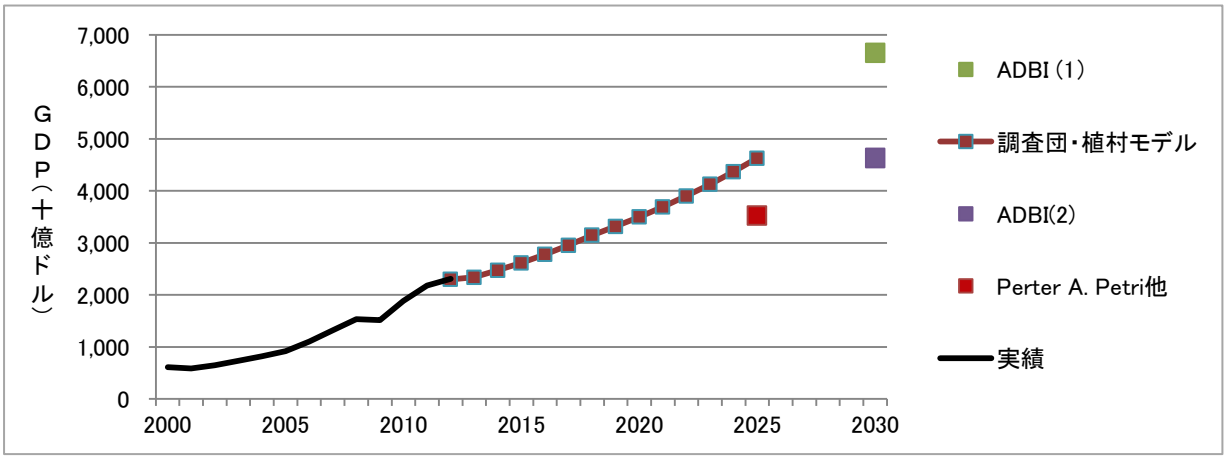
		GDP			
		金額（億ドル）		一人当たり GDP	
		金額（億ドル）	平均成長率（2013 年−2025 年）	金額（ドル）	平均成長率（2013 年−2025 年）
ASEAN 全体		46,282	5.9%	−	−
CLMV	ミャンマー	1,044	7.7%	1,938	6.7%
	カンボジア	383	8.1%	2,172	6.6%
	ラオス	245	9.0%	3,088	6.5%
	ベトナム	3,464	7.8%	3,509	6.3%
ASEAN4（グループ 1）	フィリピン	5,352	6.3%	4,493	4.3%
	インドネシア	18,823	6.5%	6,714	5%
ASEAN4（グループ 2）	タイ	6,908	5.7%	9,734	4.5%
	マレーシア	5,300	4.7%	15,056	3%
BS	ブルネイ	277	3.5%	57,934	2.2%
	シンガポール	4,484	4.0%	70,350	2.4%

（出所：調査団-植村作成）

＜GDP 予測値の比較＞

同様の GDP 予測は、複数の機関で実施されているため、調査団-植村モデルとの比較を実施した（図表 3-7～3-9）。予測開始年や予測方法が異なるため、調査団・植村モデル以外については推移を示さず、予測年の値を参考値として示している。これらの予測値と比較すると、調査団-植村モデルの値は中間からやや上方の値となった。

図表 3-7 主な GDP 予測値



（出所：各種資料（次ページ脚注に記載）を基に調査団作成）

図表 3-8 各予測モデルの設定

	調査団・植村モデル	ADBI (1)[8] (2030 年の値)	ADBI (2)[9] (2030 年の値)	Peter A. Petri, Michael G. Plummer, and Fan Zhai[10]
ベースライン	・2018 年までは IMF の予測値(輸出・政府支出)、以後は国連の都市化率予測に相関して推移	N/A	N/A	・2015 年までは IMF の予測値、以後 2025 年までは CEP Ⅱ(国際経済予測研究センター)の予測値を採用
上乗せ要因	・関税撤廃 ・非関税障壁が 2025 年までに 50%減少 ・2010-20 年におけるインフラニーズ額の 30%が 2010-25 年に支出	N/A	N/A	・13 ヶ国[11]での TPP 締結 ・ASEAN+3(日中韓)での FTA 締結 ・EAFTA(EU+ASEAN)の締結

(出所：各種資料（脚注に記載）を基に調査団作成)

図表 3-9 各シナリオにおける一人当たり GDP 予測値(ドル)

	調査団-植村モデル (2025 年)	ADBI(1) (2030 年)	ADBI(2) (2030 年)	Perter A. Petri 他 (2025 年)
ミャンマー	1,939	3,216	2,149	-
カンボジア	2,172	2,934	3,244	-
ラオス	3,088	3,623	3,575	-
ベトナム	3,509	4,336	4,136	2,788
フィリピン	4,493	5,034	5,224	2,613
インドネシア	6,714	10,582	6,080	5,248
タイ	9,734	14,204	9,702	7,763
マレーシア	15,056	24,780	15,912	12,504
ブルネイ	57,594	75,433	43,587	46,653
シンガポール	70,350	79,300	54,206	61,067

(出所：各種資料（前頁脚注に記載）を基に調査団作成)

[8] ADBI (2012), "ASEAN2030 Toward Borderless Economic Community" より調査団作成
[9] ADB (2011),"ASEAN 2030: Growing Together for Shared Prosperity Luncheon Speech by Masahiro KawaiDean and CEO"
[10] Peter A. Petri, Michael G. Plummer, and Fan Zhai (2011), "The Trans-Pacific Partnership and Asia-Pacific Integration: A Quantitative Assessment" East-West Center
[11] カナダ、米国、メキシコ、ペルー、チリ、ニュージーランド、オーストラリア、ブルネイ、シンガポール、マレーシア、ベトナム、日本、韓国

【産業構造】

産業構造の変化については、ペティ=クラークの法則にあるように、国の所得が上がるにつれて農業から工業・サービスへと変化すると経験則的に言われている。また、ホフマンの法則では工業について、国の所得が上がるにつれて、重工業の比率が次第に拡大すると指摘されている。

経済を供給サイドから分析したモデルである二重経済モデルでは、生産性の低い伝統産業から生産性の高い近代産業へと余剰労働力が移動することで、全体の労働生産性が向上し、経済発展に繋がるとしている。一方、需要サイドからの分析では、低所得国では国民の大半における支出が食品や日用品の購入に向かうため、工業化を促す消費の変化が生じにくいとされる。しかし雁行形態論では外需を取り込み、工業化を進めていくことで産業競争力を高め、先進国にキャッチアップするモデルが示された[12]。これは、ASEAN 各国が経済特区を作り、外国企業を誘致し、輸出志向型工業化を進めてきた理論的背景となっている。また、都市と農村間の労働移動について、ハリス=トダロ・モデルでは、失業リスクを考慮した都市部における期待賃金が農村部における賃金水準と一致するまでは、農村から都市部への労働移動が続くとしている。

これらの理論から、先進国へのキャッチアップを進める国では、労働力を生産性の低い農業から輸出産業や内需向け製造業・サービス業へと移動させることが必要になる。実際に ASEAN の多く国ではこの傾向が見られる（図表 3-10～3-13）。

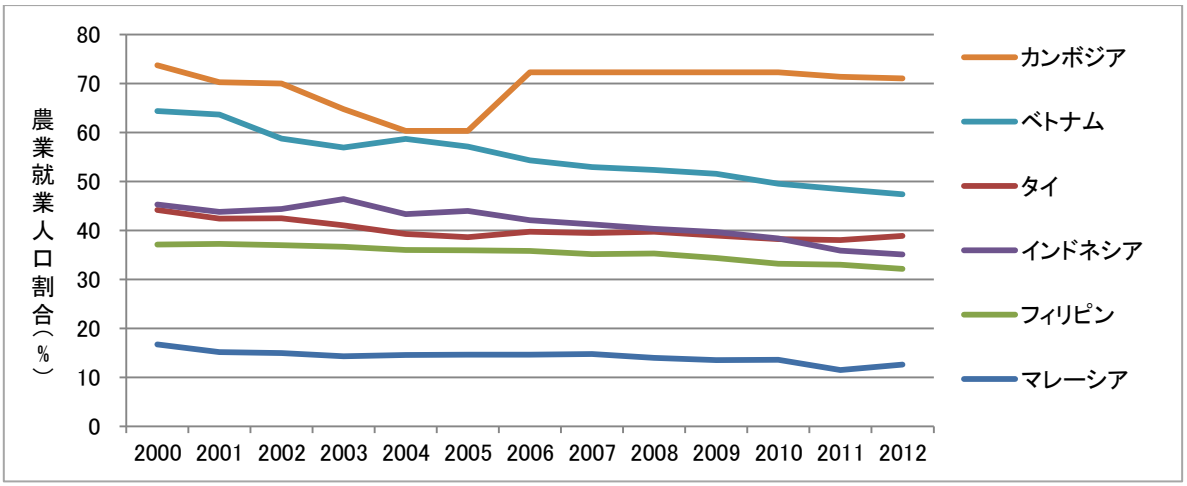
しかし、ASEAN 各国の農業就業人口割合は、カンボジアとタイにおいて 2005 年以降、減少ペースが鈍化している（図表 3-10）。また、GDP に占める農業の割合も増加傾向にある（図表 3-11）。農業が産業として生産性が高く、競争力がある場合、必ずしも就業人口割合や GDP に占める割合が増加することは懸念されることではないが、両国の主要作物である米の農業生産性は ASEAN 平均を下回っている（4 章食糧参照）。カンボジアは 2018 年までに農業の GDP に占める割合を 30%に減少させる目標を示しており、製造業やサービス業における企業進出が見込まれることからも、中長期的には農業就業人口割合・GDP に占める割合は減少に転じると考えられる[13]。タイは農業関連産業も含めて農業の GDP に占める割合を 16%以上に維持する目標を示している[14]。一方で、2018 年から生産年齢人口が減少に転じ、産業全体の労働生産性を向上させる必要が増す。そのため、他国よりも緩やかなペースで農業就業人口割合が減少し、GDP に占める割合は労働生産性の向上により維持されていると考えられる。

[12] アジア経済研究所 梅﨑創編（2006） 「発展途上国のマクロ経済分析序説」調査研究報告書 第 3 章「産業構造変化とその見方-ペティ=クラークの法則から動学-一般均衡分析まで-」

[13] カンボジア計画省（2013）, “Guidelines for formulating National Strategic Development Plan (NSDP) 2014-2018”

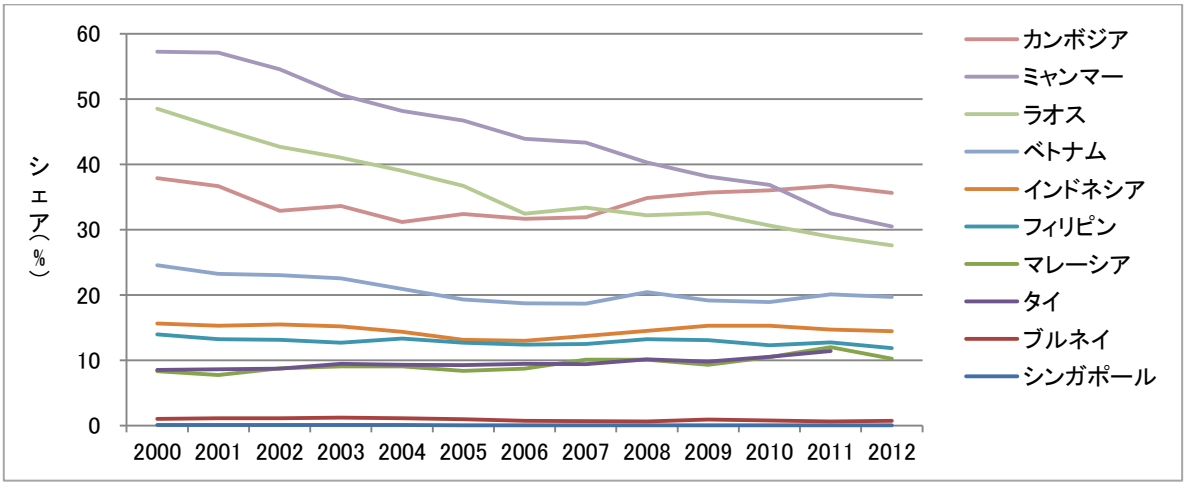
[14] 国家経済社会開発委員会“THE ELEVENTH NATIONAL ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT PLAN (2012-2016)”

図表 3-10 農業就業人口割合の推移



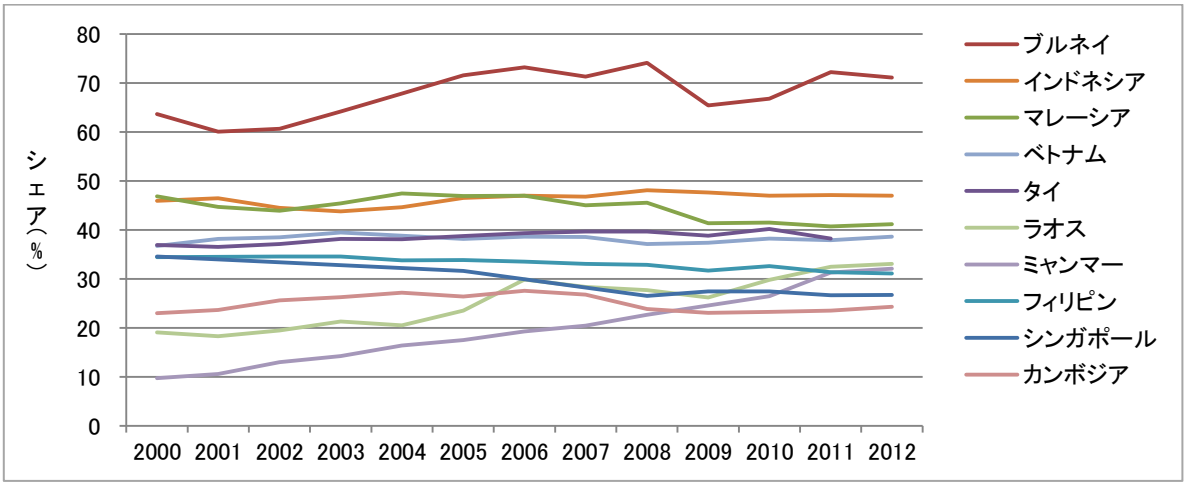
（出所：ADB「Key Indicators for Asia and the Pacific 2013」より調査団作成）

図表 3-11 GDP に占める農業の割合



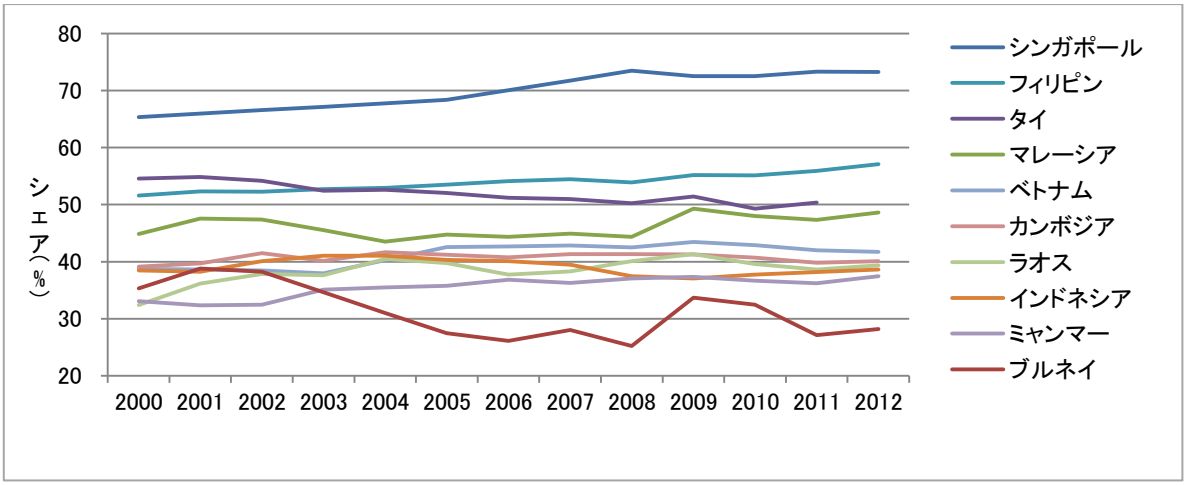
（出所：ADB「Key Indicators for Asia and the Pacific 2013」より調査団作成）

図表 3-12 GDP に占める製造業の割合



（出所：ADB「Key Indicators for Asia and the Pacific 2013」より調査団作成）

図表 3-13 GDP に占めるサービス業の割合



（出所：ADB「Key Indicators for Asia and the Pacific 2013」より調査団作成）

成長が予測される製造業における分野は各国で異なる（図表 3-14）。傾向としては CLMV において「チャイナ＋１」、「タイ＋１」の受け皿として縫製・製靴業や電気・電子産業、自動車部品産業の進出が増加する。カンボジア、ラオス、ミャンマーでは、すでにタイ国境付近に経済特区（SEZ）が運営され始めている。ベトナムでは電気・電子産業の集積が拡大している。

フィリピンは中国やタイと比較すると製造業の集積が遅れていたが、これらの国々で賃金上昇や労働力確保が困難になっている中、賃金がより安く、生産年齢人口が今後も増加し、且つ失業率が高いため労働者を確保し易いフィリピンでは、電気・電子産業を中心に「チャイナ＋1」の受け皿として、重要性が増している[15]。

インドネシアでは、ジャカルタ周辺を中心に、自動車産業や消費財関連産業等、様々な産業の集積が拡大していると考えられる。しかし、インフラ不足による道路、港湾の混雑と機能低下、ジャカルタに隣接する地域における工業団地用地の不足・価格高騰などの課題が産業集積拡大の障害になる可能性がある[16]。

タイでは、バンコク周辺 100km 圏内に自動車産業や電気・電子産業の集積が形成されている。しかし、賃金の上昇や少子高齢化による労働力の不足から、最終組み立てや R&D、経営管理機能はタイに残しながら、一部の製造工程をより人件費の安いカンボジアやラオス、ミャンマーに移転している。

マレーシアでは、既に集積のある家電製品やソーラーパネルに加え、医療機器やバイオディーゼルといったより付加価値の高い製品の製造を促進する。シンガポールに面するジョホール州では、イスカンダル計画により、新たな産業集積地が形成される可能性がある。

ブルネイは、アジア有数の高所得国であるが、資源に依存した産業構造からの多角化を試みる。しかし、メタノールやアンモニア等への資源加工業は成長するものの、2025 年時点では、資源に依存した産業構造にある可能性が高い。

シンガポールでは、引き続き石油化学産業の集積が維持されると同時に、研究開発成果を利用した医

[15] JETRO（2013）「アジアにおける新たな産業集積の動向」
[16] JETRO （2013） 「アジアにおける新たな産業集積の動向」

薬品、医療機器製造等の集積が拡大していると考えられる。

図表 3-14 製造業における主な変化

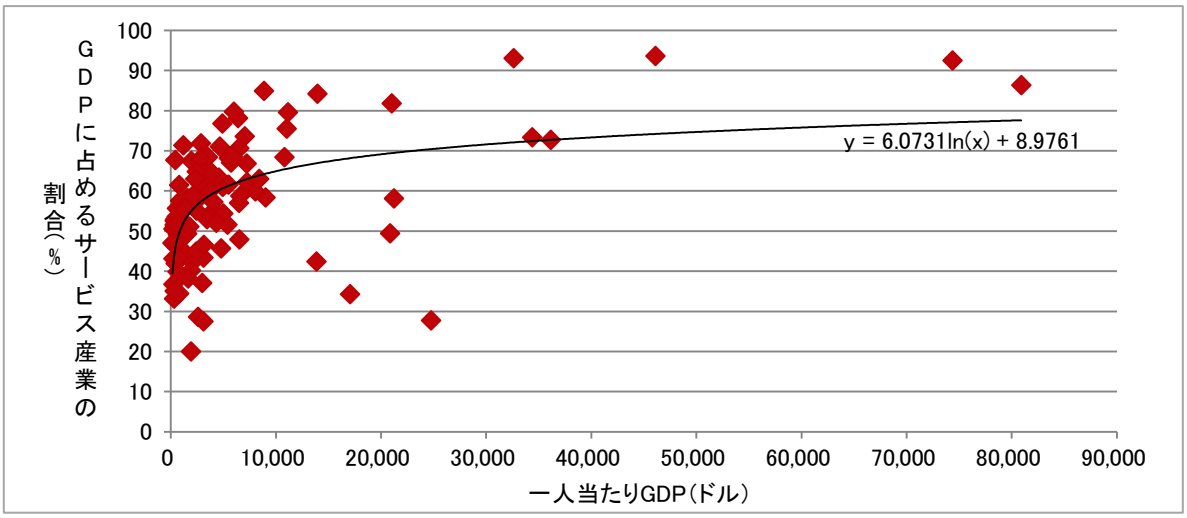
国名	製造業における主な変化
ミャンマー	・天然ガスの開発・輸出が経済を牽引 ・縫製・製靴業を中心に、労働集約型の製造業の進出が増加
カンボジア	・縫製・製靴業の集積が進行 ・タイに輸出する自動車部品工場の新設が増加
ラオス	・電力（水力）、鉱業（金・銀・銅・石炭・褐炭・カリウム・ボーキサイトなど）などの資源開発が進展 ・タイに輸出する自動車部品工場の新設が増加
ベトナム	・スマートフォンやプリンター・複合機などのエレクトロニクス産業の集積が進行
フィリピン	・マニラ周辺にプリンターやスマホ部品などのエレクトロニクス産業の集積が進行
インドネシア	・ジャカルタから経済回廊沿いに自動車、二輪車、電気・電子、金属、機械、化学産業の生産拠点が集積 ・内需拡大により、生活用品、食品・飲料などの一般消費財関連産業が拡大
タイ	・電気・電子機器や自動車の生産、輸出拠点としての役割が拡大 ・国内の労働者不足、賃金上昇から労働集約型産業が周辺国へ移管
マレーシア	・太陽光発電関連企業が集積 ・ジョホールバルにシンガポールから電気・電子関連の製造部門が進出
ブルネイ	・国産の天然資源の価値連鎖を高める川下産業として、石油・天然ガスのメタノールやアンモニアへの加工事業が発展
シンガポール	・石油化学や、機械、医療機器など様々な産業の R&D 拠点や製造拠点が増加 ・シンガポール企業による、マレーシア（ジョホール州）での製造拠点設立が増加

（出所：JETRO「通商弘報」、国際金融情報センター「基礎レポート／産業構造」、日本経済新聞より調査団作成）

サービス産業については、世界的に所得水準の向上と共に成長する傾向がある（図表 3-15）。背景には、製造業の拡大に伴うサービスの拡大（物流や金融、IT 等）や、個人向けサービス（小売、娯楽や医療、教育等）の拡大があると考えられる。個人のサービス支出については、所得の高まりから生活必需品の購入以外にも支出する消費者が増加すると予測され、2025 年には消費市場が拡大している（図表 3-16）。特に人口規模が大きく、消費市場として大幅な拡大が見込まれるインドネシアやタイ、フィリピン、ベトナムにおいては消費者向けサービスを行う企業による投資が増加し、サービス産業が成長していると予測される。ただし、ASEAN には、幅広いサービス業の規制が残っており[17]、サービス産業の発展には、規制を緩和し、競争による生産性の向上が必要とされている[18]。

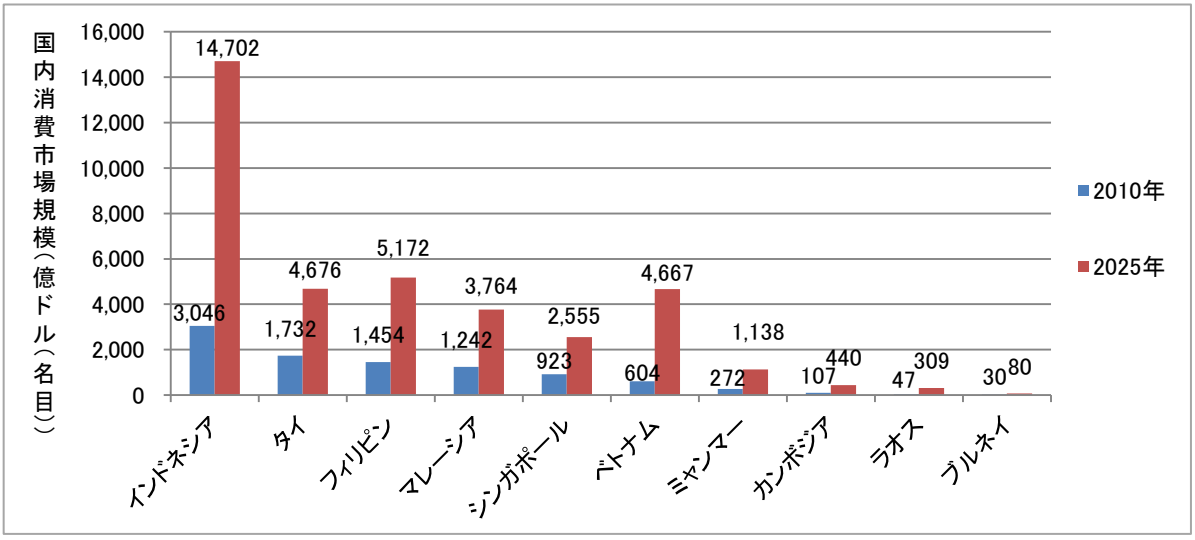
[17] JETRO 通商弘報 2014 年 2 月 5 日
[18] Oxford University Press, Edited by Aaditya Mattoo, Robert M. Stern, and Gianni Zanini(2008), “A Handbook of International Trade in Service”

図表 3-15 1 人当たり GDP の水準とサービス産業の割合



（出所：世界銀行「World Development Indicators」より調査団作成）

図表 3-16 消費市場の拡大



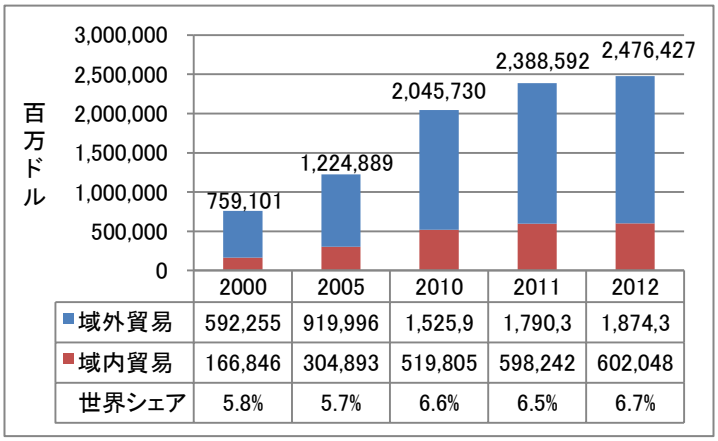
（出所：Euromonitor International より調査団作成）

【貿易・投資の拡大】

＜域内・域外貿易動向＞

ASEAN の貿易は、2000 年から 2012 年にかけ、域外は 3.1 倍、域内は 3.6 倍に拡大している。世界貿易に占める ASEAN のシェアも増加傾向にあり（図表 3-17）、域内関税の撤廃といった貿易自由化の推進等、AEC 戦略目標に基づく各国の取組みに加え、近年活発化している周辺国との FTA 締結などがその背景にある。

図表 3-17 ASEAN 域内・域外貿易取引額推移

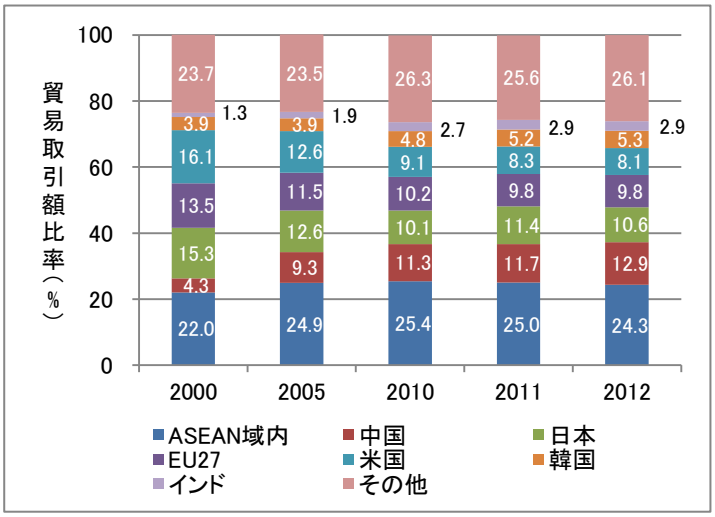


	2000	2005	2010	2011	2012
域外貿易	592,255	919,996	1,525,9	1,790,3	1,874,3
域内貿易	166,846	304,893	519,805	598,242	602,048
世界シェア	5.8%	5.7%	6.6%	6.5%	6.7%

（出所：ASEAN　Community in Figures 2012, ASEAN Merchandise Trade　Statistics Database,WTO Statistics より調査団作成）

また、ASEAN の主要貿易取引相手国の取引額比率を見ると、2000 年には全体の 4.3%であった中国との貿易が、2012 年には 12.9%となっており、過去 13 年間で拡大したことが分かる（図表 3-18）。貿易額では、2000 年に約 320 億ドルであった中国との取引額が、2012 年は 9.9 倍の 3,100 億ドルまで拡大した[19]。ASEAN 全体の取引額の比率は低いものの、インドは 2000 年から 2012 年にかけ、約 96 億ドルから約 710 億ドル[20]と 7.4 倍の伸びを見せている。

図表 3-18　ASEAN 主要貿易取引相手国



（注：EU27 は 2012 年よりクロアチアの加盟により EU28 の値となっている）

（出所：ASEAN　Community in Figures 2012, ASEAN Merchandise Trade　Statistics Database,WTO Statistics

インドの輸出入では、2011 年時点で ASEAN は比較的大きなシェアを占めており、特に輸出では（ASEAN の輸入）では米国、中国を上回っている（図表 3-19）。一方、輸入（ASEAN の輸出）では中国のシェアが ASEAN を上回る。ジェトロの調査によると、ASEAN の日系製造業企業はインドを中長期的（5-10 年程度）に最も有望な市場とみており、2008 年の調査では、インドを有望市場と挙げた企業の比率は 38.1%で中国の 27.4%、タイの 27.0%を上回っている[21]。近年タイの日系電気電子企業では、アーリー・ハーベスト[22]を利用してタイからインドにテレビ、エアコン、冷蔵庫などを輸出する動きが相次いでおり、インドの生産拠点からタイに生産を移管している例も少なくない[23]。2004 年 9 月に開始されたタイとインドのアーリー・ハーベストは家電製品、自動車部品などを含む 82 品目を対象としている。

[19] ASEAN　Community in Figures 2012, ASEAN Merchandise Trade　Statistics Database
[20] ASEAN　Community in Figures 2012, ASEAN Merchandise Trade　Statistics Database
[21] ジェトロ（2009）「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（2008 年度調査）」ジェトロ
[22] アーリー・ハーベスト：すべての項目が本妥結に至る前に、限られた物品に対し、先行して関税の低減などを実施し、協定国間の経済的便宜をはかる「早期収穫」のこと
[23] 国際貿易投資研究所（2008）「AFTA の進展がもたらす貿易拡大の評価」p.118－p.119

自動車ではインドからタイにアーリー・ハーベストを利用して部品を輸出する動きが始まっており、ASEAN インド間における物品貿易自由化のための FTA（AIFTA[24]）による関税削減が進展すれば、インド市場へのアクセスに今後 AIFTA を活用する事例が増えると考えられる。

図表 3-19 インドの輸出入（2011 年）（単位：100 万ドル）

	輸出		輸入	
	取引額	シェア	取引額	シェア
米国	33,170	0.8%	22,564	4.8%
ユーロ圏	42,783	13.9%	42,535	9.2%
中国	19,113	6.2%	55,298	11.9%
ASEAN	35,993	11.7%	40,368	8.7%
中東北アフリカ	59,435	19.4%	133,644	28.8%
サブサハラアフリカ	18,649	6.1%	32,630	7.0%
世界	306,748	100.0%	463.015	100.0%

（出所：IMF(2013) Direction of Trade Statistics Yearbook 2012)

ASEAN インド間の貿易については、スケジュール通り（図表 3-20、3-21）に関税撤廃が実施されることにより、今後も貿易の拡大が見込まれるものの、AIFTA には①関税削減・撤廃方式が極めて複雑、②自由化率が低い（75%）、③厳格な原産地規則[25]といった課題があるため、AIFTA の自由化率向上および原産地規則改定のための交渉、あるいは RCEP の枠組みでの交渉が必要である。

図表 3-20 ASEAN インド FTA の関税撤廃時期

	ASEAN5 とインド	フィリピンとインド	インド→CLMV	CLMV→インド
ノーマル・トラック 1	2013 年	2018 年	2013 年	2018 年
ノーマル・トラック 2	2016 年	2019 年	2016 年	2021 年

（出所: ASEAN インド FTA）

図表 3-21 センシティブ・トラック 5%への削減時期

	ASEAN5 とインド	フィリピンとインド	インド→CLMV	CLMV→インド
5%への削減	2016 年	2019 年	2016 年	2021 年

（出所:ASEAN インド FTA）

近年アジアに次ぐ成長市場として注目される中東、アフリカなど西方市場に目を向けると、現時点で ASEAN のプレゼンスは未だ小さい。2011 年には中東北アフリカの輸出に占める ASEAN のシェアは 6.9%、輸入に占めるシェアは 4.3%であり、輸出入とも中国とインドに劣る（図表 3-22）。サブサハラアフリカにおいても、ASEAN への輸出は 2.3%、輸入では 5.4%（2011 年）に過ぎず、中国の 13.9%（輸出）、15.7%

[24] AIFTA の交渉は 2004 年 1 月に開始、物品貿易協定の調印は、2009 年 8 月に行われている。

[25] 原産品と認められるのは、①完全に取得され生産された産品であり、②完全に取得され生産された産品でない産品は、製造品の最終工程が輸出国の領域で行われ、（ｉ）AIFTA コンテントが FOB 価額の 35%以上かつ（ｉｉ）CTSH（HS6 桁）で関税番号が変更されている場合のみ原産品とみなされる規定

（輸入）[26]を遥かに下回る（図表 3-23）。サブサハラアフリカは伝統的に欧州と経済関係が緊密だが、近年は中国が毎年 2 桁の伸びを示し急速に貿易を拡大している[27]。インドは貿易のシェアでは中国に劣るが投資では最大（2012 年）であり、特にモーリシャス向けが大きいことが特徴である。

図表 3-22 中東北アフリカの輸出入（2011 年）（単位：10 億ドル）

	輸出		輸入	
	取引額	シェア	取引額	シェア
米国	94.1	7.5%	62.2	7.4%
ユーロ圏	171.2	13.7%	180.8	21.5%
日本	146.7	11.7%	28.1	3.3%
韓国	107.6	8.6%	33.7	4.0%
中国	125.6	10.0%	95.5	11.4%
ASEAN	86.4	6.9%	36.4	4.3%
インド	120.9	9.7%	64.0	7.6%
中東北アフリカ	135.8	10.8%	147.7	17.6%
世界	1,252.6	100%	841.4	100%

（出所：IMF(2013), Direction of Trade Statistics Yearbook 2012)

図表 3-23 サブサハラアフリカの輸出入（2011 年）（単位：10 億ドル）

	輸出		輸入	
	取引額	シェア	取引額	シェア
米国	67.4	18.1%	23.1	6.4%
ユーロ圏	79.4	21.3%	73.8	20.3%
中国	51.7	13.9%	57.1	15.7%
ASEAN	8.6	2.3%	19.7	5.4%
インド	24.3	6.5%	19.4	5.3%
サブサハラアフリカ	40.4	10.9%	43.7	11.9%
世界	371.9	100%	363.2	100%

（出所：IMF(2013) ,“Direction of Trade Statistics Yearbook 2012”)

ASEAN 主要国の輸出をみると、中東北アフリカにはマレーシアから、サブサハラアフリカにはシンガポールからの輸出が大きいが、各国の輸出に占めるシェアは小さい（図表 3-24）。

[26] IMF(2013) ,“Direction of Trade Statistics Yearbook 2012”
[27] 中国からの主な輸入品は、携帯電話などの電子電気機器、機械類である。

図表 3-24　ASEAN6 の輸出に占める西方市場への輸出額とシェア（2011 年）（単位：100 万ドル）

	インド		中東北アフリカ		サブサハラアフリカ	
	輸出額	シェア	輸出額	シェア	輸出額	シェア
インドネシア	13,336	6.5%	6,935	3.4%	3,554	1.7%
マレーシア	9,222	4.1%	10,271	4.5%	3,823	1.7%
フィリピン	388	0.8%	500	1.0%	185	0.3%
シンガポール	14,117	3.4%	7,344	1.8%	8,025	1.9%
タイ	5,128	2.3%	10,378	4.6%	5,951	2.6%
ベトナム	1,554	1.7%	1,815	1.9%	2,460	2.6%

（出所：IMF(2013), “Direction of Trade Statistics Yearbook 2012”）

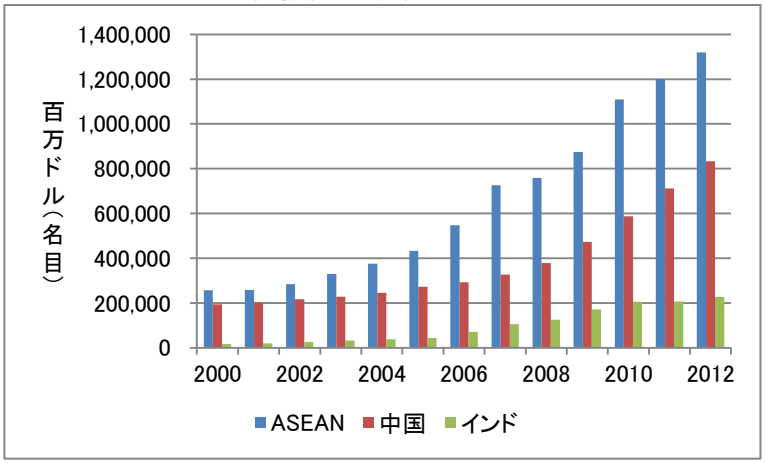
中国、インドは西方市場に対し戦略的なアプローチを行なっている。中国は、1999 年にアフリカ戦略の基本方針を決定し、2000 年に中国アフリカ協力フォーラムを開催、2006 年に中国の対アフリカ政策文書を発表している。中国のアフリカ政策は貿易、投資、援助、資源開発、人材育成、観光、安全保障など総合的なものであり、2009 年までの援助（累計）では 45.7%がアフリカ向けであり、アフリカ重視を前面に押し出している[28]。首脳のアフリカ訪問も活発であり、胡前主席は 4 回に渡り 18 ヶ国を訪問し、FTA については、南部アフリカ関税同盟（SACU：南アフリカ、ナミビア、ボツワナ、スワジランド、レソト）と交渉開始で合意している[29]。インドは、中東に約 500 万人、アフリカに約 400 万人の在外インド人がおり、各国の経済界で影響力を有している。さらに、政府がインド企業の西方市場展開を多角的に支援している。アフリカに対しては、SACU との PTA（優先貿易協定）交渉、繊維・薬品・通信・IT 分野で貿易投資を促進するフォーカス・アフリカ・プログラム、綿花・ココアに対する関税免除、全アフリカ e ネットワークプログラム、インフラ開発促進のための信用供与（54 億ドル）などがある[30]。中東北アフリカに対しては、GCC（湾岸協力会議）との FTA 交渉、相互投資促進保護協定などの取組みが行なわれている。こうした中国、インドの取組みを見ると、政府の積極的なイニシアチブが奏功しており、残された成長市場である西方市場攻略に向け、今後 ASEAN としての戦略と取組みが求められる。

[28] 平野克己（2013）『経済大国アフリカ』中央公論社
[29] 同上
[30] 河野　敬（2013）『インドから西方市場へ』ジェトロ

【ASEAN への投資動向】

ASEAN の対内直接投資額（Inward Foreign Direct Investment）（ストック）は、2000 年から 2012 年までに 5 倍に成長し、2012 年時点で中国の 1.5 倍、インドの 5.8 倍の規模にある（図表 3-25）。世界シェアで見ると、ASEAN の対内直接投資受入額は全体の 5.8%であり、世界第 3 位のイギリスと同規模である。また、シンガポールは世界シェア第 9 位に位置しており、ASEAN への対内直接投資額の 5 割がシンガポールへの投資で占められている（図表 3-26）。

図表 3-25　ASEAN・中国・インドへの対内直接投資額推移（ストック）



図表 3-26　対内直接投資受入額（ストック）順位

		2012	世界シェア
1	米国	3,931,976	17.2%
2	香港	1,422,375	6.2%
3	イギリス	1,321,352	5.8%
4	フランス	1,094,961	4.8%
5	ベルギー	1,010,967	4.4%
6	中国	832,882	3.7%
7	ドイツ	716,344	3.1%
8	ブラジル	702,208	3.1%
9	シンガポール	682,396	3.0%
10	スイス	665,596	2.9%
～	～	～	～
-	ASEAN	1,319,242	5.8%
22	インド	226,345	1.0%

（出所：UNCTAD, UNCTADStat より調査団作成）

対内直接投資額（ストック）の年平均成長率を 2000 年から 2006 年、2006 年から 2012 年の 7 年間隔で見ると、世界の成長率が下がる一方で、ASEAN は 13.4%（2000 年-2006 年）から 15.8%（2006 年-2012 年）と成長している（図表 3-27）。また、その成長率は発展途上国平均を上回っており、投資先として注目度が高いことが窺える。また、2006 年から 2012 年にかけ、ASEAN 諸国ではインドネシア（24.8%）、カンボジア（19.1%）、ラオス（19.1%）、ベトナム（19.5%）の成長が著しく、比較的賃金水準の低い国々への投資が拡大していることが分かる。

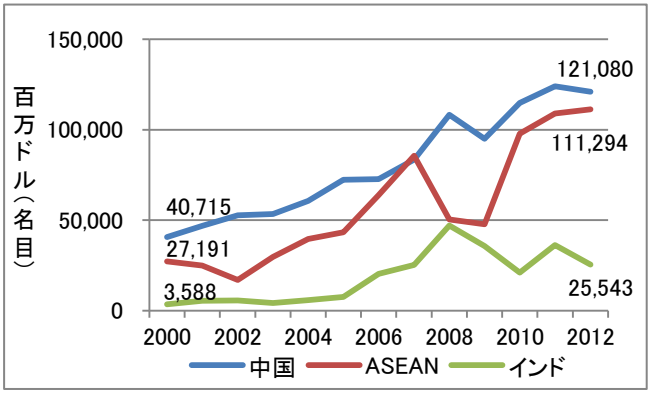
図表 3-27　対内直接投資額（ストック）（単位：百万ドル）

	対内直接投資額（ストック）			年平均成長	
	2000	2006	2012	2000-2006	2006-2012
世界	7,511,311	14,405,342	22,812,680	11.5%	8.0%
発展途上国	1,771,481	3,456,059	7,744,523	11.8%	14.4%
ASEAN	257,244	546,868	1,319,242	13.4%	15.8%
ブルネイ	3,868	9,657	13,302	16.5%	5.5%
カンボジア	1,580	2,954	8,413	11.0%	19.1%
インドネシア	25,060	54,534	205,656	13.8%	24.8%
ラオス	588	868	2,483	6.7%	19.1%
マレーシア	52,747	53,710	132,400	0.3%	16.2%
ミャンマー	3,211	5,191	11,910	8.3%	14.8%
フィリピン	13,762	16,914	31,027	3.5%	10.6%
シンガポール	110,570	297,645	682,396	17.9%	14.8%
タイ	31,118	80,542	159,125	17.2%	12.0%
ベトナム	14,739	24,853	72,530	9.1%	19.5%
中国	193,348	292,559	832,882	7.1%	19.0%
インド	16,339	70,870	226,345	27.7%	21.4%

（出所：UNCTAD, UNCTADStat より調査団作成）

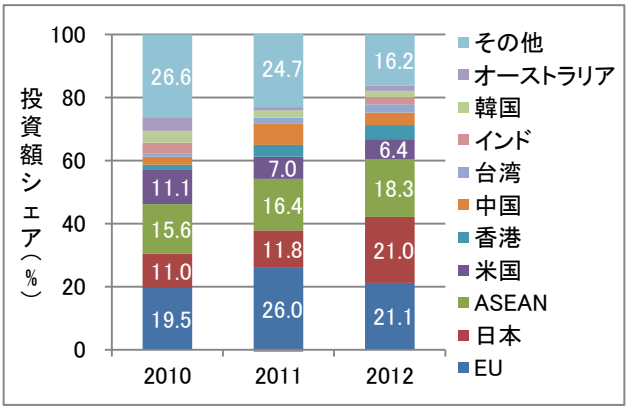
2000 年から 2012 年の対内直接投資額（フロー）は、世界金融危機後に落ち込みを見せたが、2010 年以降急増しており、2012 年は過去最高値となった（図表 3-28）。2010 年から 2012 年にかけて日本、ASEAN 域内のシェアが増加しており、2012 年の ASEAN への投資国内訳を見ると、EU（21.1%）、日本（21.0%）、ASEAN（18.3%）で全体の 6 割を占める（図表 3-29）。域内投資は 2010 年から 2012 年までに 30%増加しており、AEC の実現や経済連携協定（EPA）の推進等により、今後も域内投資は増加することが想定される。一方で米国は減少傾向にあり、前年比で見ると EU も同様である。

図表 3-28 ASEAN・中国・インドへの対内直接投資額（フロー）



（出所：UNCTAD, UNCTADStat より調査団作成）

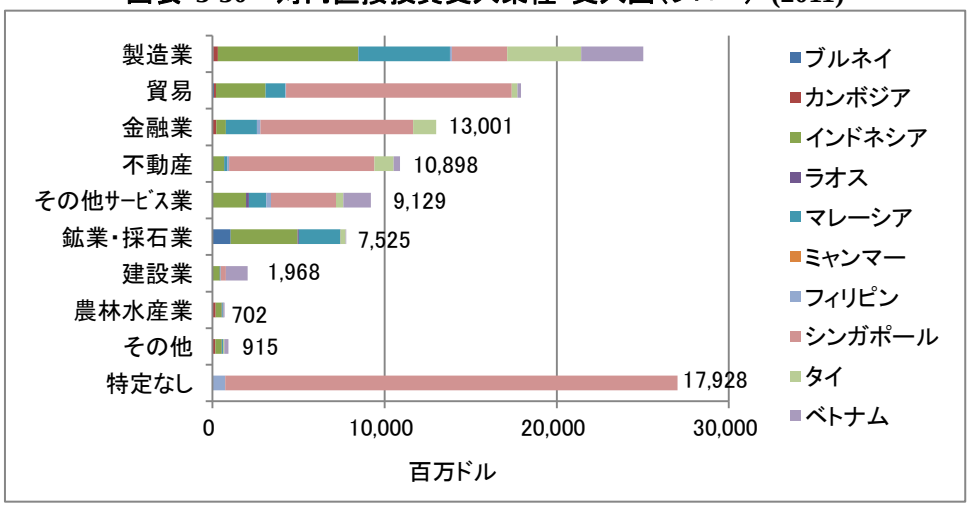
図表 3-29 ASEAN への投資国シェア（フロー）



（出所：ASEAN Secretariat, ASEAN FDI database より調査団作成）

なお、業種別の動向としては、2011 年の対内直接投資（フロー）受入業種で見ると製造業が最も多く、インドネシアが 3 割、マレーシアが受け入れ先の 2 割を占める。また製造業に続き、投資額の高い貿易、金融業、不動産については、シンガポールへの投資がその多くを占める（図表 30-30）。また、AEC ブループリントにおいて、航空、e-ASEAN、ヘルスケア、観光は 2010 年まで、物流サービスは 2013 年まで、その他サービス分野は 2015 年までに外資出資比率を 70%まで緩和することが定められている。国により対応状況の差は生じるが、こうした自由化の流れは、全体としてサービス分野への投資拡大を促進することが見込まれる。

図表 3-30 対内直接投資受入業種・受入国（フロー）(2011)



（出所：ASEAN Secretariat, ASEAN FDI database より調査団作成）

ASEAN では、国により投資環境が大きく異なる。賃金水準（詳細は（3）労働環境にて記述）、中所得層の拡大（(2) 人口動態にて詳述）と並び、制度整備は、投資環境の要素として、海外直接投資誘致に重要であり、ASEAN10 ヶ国の中でも制度整備状況は様々である。世界銀行（WB）と国際金融公社（IFC）による各国のビジネス環境における報告書「DoingBusiness2014」では、ビジネス関連規則に焦点を当てた 10 項目の指標があり、本指標を基に世界 189 ヶ国における「ビジネスのやり易さ」をランク付けしている。総合評価として、シンガポールは 189 ヶ国中第 1 位、マレーシアは 6 位と上位にあるが、それ以外の国は下位にあり、制度整備や運用面で遅れていることが分かる。

図表 3-31 Doing Business Ranking(189 ヶ国) 2014

	総合評価	評価指標									
	ビジネスのし易さ	ビジネス開始手続き	建設許可取得	電気使用	財産登記	クレジットの利用	投資家保護	納税	越境貿易	契約履行	支払不能問題の解決
ブルネイ	59	137	46	29	116	55	115	20	39	161	48
カンボジア	137	184	161	134	118	42	80	65	114	162	163
インドネシア	120	175	88	121	101	86	52	137	54	147	144
ラオス	159	85	96	140	76	159	187	119	161	104	189
マレーシア	6	16	43	21	35	1	4	36	5	30	42
ミャンマー	182	189	150	126	154	170	182	107	113	188	155
フィリピン	108	170	99	33	121	86	128	131	42	114	100
シンガポール	1	3	3	6	28	3	2	5	1	12	4
タイ	18	91	14	12	29	73	12	70	24	22	58
ベトナム	99	109	29	156	51	42	157	149	65	46	149

（出所：世界銀行・ 国際金融公社(2013) “Doing Business2014” より調査団作成）

【TPP・RCEP・FTAAP の押し上げ効果】

＜TPP・RCEP 概要＞

2025 年に向けて、ASEAN の貿易・投資を左右する要因として、TPP（Trans-Pacific Partnership：環太平洋パートナーシップ）と RCEP（Regional Comprehensive Economic Partnership：東アジア地域包括的経済連携）等が挙げられる。TPP は環太平洋戦略的経済連携協定(Pacific4 協定：参加国はシンガポール，ニュージーランド，チリ及びブルネイ）を拡大・発展させた FTA であり、2014 年中の妥結を目指して現在 12 ヶ国で交渉中である。RCEP は 2011 年に ASEAN が提唱し、2012 年の首脳会議で 2013 年の交渉開始を決定、2013 年 5 月に ASEAN＋6 により交渉が始まった。現在、TPP と RCEP は併行して交渉しており、2015 年までには締結・発効する予定である。関税撤廃など自由化措置は最長 10 年[31]であるため、2025 年には TPP と RCEP による自由化は実現している。また、ASEAN＋1 FTA も 2015 年から 2025 年（AIFTA2024 年、AANZFTA2025 年）には完成する。ASEAN では、RCEP は全 10 ヶ国が参加しているが、TPP はシンガポール、ブルネイ、ベトナム、マレーシアの 4 ヶ国のみが交渉に参加している。なお、TPP には、タイ、フィリピンが関心を示している。ASEAN 以外では韓国が事前協議を開始し、中国、台湾も関心を表明しており、参加国は増加する見通しである。TPP は高い自由化率と広範な対象分野およびルール創りに特徴がある。RCEP は 5 つの ASEAN＋1 を超える高い自由化を目標としており、対象分野は 8 分野である。ASEAN＋1 では ASEAN インド FTA の自由化率は 75%程度と低いため、TPP のような高い自由化率（98%以上との見方がある）は難しい。対象分野として基本的な分野は共通しているが、TPP の方が広範であり、共通分野でも自由化などのレベルが異なっている。重要な相違点は次の通りである[32]。

[31] 10 年以上の場合もある

[32] 石川幸一・清水一史・助川成也（2013）『ASEAN 経済共同体と日本』文眞堂

図表 3-32 TPP と RCEP の相違点

TPP と RCEP の相違点	
政府調達	・ 政府調達は RCEP に含まれていない（AEC でも対象外である）。GDP の 10－15%といわれる政府調達の開放は TPP の重要交渉事項である。ASEAN で WTO の政府調達協定（GPA）に加盟しているのは、シンガポールのみだが、マレーシア、ベトナムがオブザーバーになっている。GPA 参加および TPP で政府調達の開放に踏み切れば RCEP でも政府調達を対象とする可能性がでてくる（中国、ニュージーランドは加盟申請をしており豪州はオブザーバーである）。ただし、マレーシアのブミプトラ政策などセンシティブな分野があり、条件つきの開放となることが見込まれる。
競争政策	・ 競争政策は RCEP でも対象分野だが、TPP では「平等な競争条件（level playing field)を求める）米国の要求により国有企業についての規制がテーマとなっており、ベトナム、マレーシアが反対している。
知的財産	・ 知的財産は RCEP の対象分野であるが、TPP 交渉では米国が著作権、医薬品の特許などで大幅な知的財産権の保護強化を求め途上国やニュージーランドと対立が続いている。
労働・環境	・ 労働、環境は、アジア諸国間の FTA では対象になっていない分野である。
自由率	・ 自由化率は TPP ではほぼ 100%となり、二国間で 100%に達しないが高い自由化率になる可能性がある。RCEP では既存の ASEAN＋1FTA の自由化率（インド、日本との FTA 以外は 90%以上）を超える自由化率となる。
その他	・ RCEP では途上国（CLMV）への特別かつ異なった待遇（S&D）を認めているが、TPP では S&D ではなくキャパシティビルディングなどの協力を行うといわれている。

（出所：石川・清水・助川（2013）『ASEAN 経済共同体と日本』より調査団作成）

図表 3-33 TPP と RCEP の対象分野と自由化率

	TPP	RCEP
共通する対象分野	物品貿易、サービス貿易（越境、金融、電気通信）、投資、知的財産、競争、協力、紛争解決	物品貿易、サービス貿易（越境、金融、電気通信）、投資、知的財産、競争、経済・技術協力、紛争解決
共通しない対象分野	政府調達、人の移動、電子商取引、TBT、SPS、労働、環境、分野横断的事項（規制調和など）	－
自由化率	極めて高い自由化率	ASEAN＋1FTA を超える

（注：原産地規則は除いている）
（出所：石川・清水・助川（2013）『ASEAN 経済共同体と日本』より調査団作成）

TPP は、日米間の関税撤廃交渉（日本側は聖域といわれる農産品 5 品目、米国は自動車）が交渉進展の大きなファクターになる。聖域 5 品目を除外すると自由化率は 93.5%に留まり、他の 11 ヶ国の受入れは困難なため、政治的な決断により大局的な見地での自由化と合意が最終的になされると思われる。

政府調達では、地方や経済的に弱いグループに例外あるいは段階的な自由化を認めることにより合意されると思われる。知的財産権については、途上国に加えニュージーランドも保護の大幅な強化に反対しており、現実的な妥協が図られると予想される。また、米国での大統領貿易促進権限（TPA）法案の成立も TPP の締結・発効の大きな要因となる。

＜TPP・RCEP・FTAAP による経済効果＞

Peter A.Petri 教授の研究グループの試算によると、TPP、RCEP に加え、FTAAP（Free Trade Area of the Asia-Pacific：アジア太平洋自由貿易圏）といった EPA が合意された場合の ASEAN への影響は、国により大きく異なる。また、シミュレーション結果の特徴として協定への参加国数が多く、合意時期が早い程、2025 年に高い効果を得られる傾向があることより、同研究グループのシナリオから、TPP、RCEP、FTAAP につき参加国数と合意時期の異なるシナリオを選択し、その中で最も現実的と思われるものを現実シナリオとする。TPP12 の交渉については、日米間の関税撤廃協議が難航しており、当初予定していた 2013 年内の妥結は実現していない。そのため、2014 年内の TPP16 の実現は現実的ではなく、2 年先延ばしとなる 2015 年が本シナリオの中は最も現実的と考えられる。また、RCEP については、予定通り 2015 年の妥結を現実的シナリオとする。

図表 3-34　TPP･RCEP･FTAAP によるシナリオ

	合意時期	シナリオ概要	
		参加国	パラメーターの変化
ベースライン	－	－	・関税及び非関税障壁（NTB）がスケジュール通りに変化する
TPP12	2015	TPP11（オーストラリア・ブルネイ・カナダ・チリ・マレーシア・メキシコ・ニュージーランド・ペルー・シンガポール・米国・ベトナム）、日本	・関税及び非関税障壁（NTB）が、TPP 加盟国事前合意内容に基づき削減される ・累積原産地規則により特恵課税が多く適用される
TPP12	2020	同上	
TPP16	2014	TPP9（オーストラリア・ブルネイ・チリ・マレーシア・ニュージーランド・ペルー・シンガポール・米国・ベトナム）、カナダ、日本、韓国、メキシコ、インドネシア、フィリピン、タイ	
RCEP	2016	中国、日本、韓国、ASEAN10 ヶ国、オーストラリア、インド、ニュージーランド	N/A
RCEP	2020	同上	
FTAAP	2020	TPP13（TPP12+韓国）の拡大及び ASEAN＋3FTA（日中韓）を含む APEC21 ヶ国）	・関税及び非関税障壁（NTB）が TPP13 と、ASEAN+3FTA の平均的な値で削減される ・累積原産地規則により特恵課税が多く適用される

（注：TPP12 の合意時期は、元シナリオは 2013 のみであったが、2014 年 3 月時点で合意に至っていないため、調査団により新たに 2015 年、2020 年と設けている。RCEP の合意時期は、元シナリオは 2016 年のみであったが、調査団により 2020 年を新たに設けている）

（出所：Peter A.Petri, Michael G Plummer and Fan Zhai. Asia-Pacific Trade より調査団作成）

図表 3-35、各シナリオにおいて TPP、RCEP、FTAAP による貿易及び投資への影響を含めた総所得押し上げ効果のシミュレーション結果となる。TPP、RCEP、FTAAP ごとに、合意時期が遅い順に並べ、マイナスの数値は青、効果が高くなるにつれて濃いピンクになるよう色分けをしている。予測結果を見ると、TPP 参加国に含まれない ASEAN の国々（インドネシア・フィリピン・タイ・カンボジア・ラオス・ミャンマー）にマイナスの影響が生じており、これは貿易転換効果によるものと考えられる。一方、ベトナムは 10.5%（TPP12：2015 年）-14.3%（TPP16）増と、他 ASEAN 諸国と比較し大きな所得引き上げ効果が期待できることが分かる。ベトナムの所得引上げ効果が高い理由としては、輸出における米国の比重

が大きいことや、主要輸出品である衣類と履物が保護されていること、またこれら輸出品における中国の競争力が低下していること、所得増加により投資が増加すること等が挙げられている[33]。

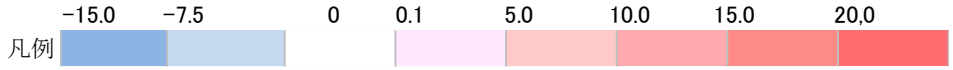
TPP のセクター別の予測値によると、特に縫製品の輸出拡大が顕著である。TPP16（2014）の場合、2025 年のベースライン額と比較すると 74.9%増[34]となっており、TPP 加盟による北米向けの輸出増加が背景にあると考えられる。ただし、TPP への参加は、北米向けの輸出が増加する半面、自国産業保護政策を取りづらくなるため、ASEAN の TPP 参加国と不参加国間で産業発展の条件が異なることが予想される。

また RCEP については、何れの国もその恩恵を享受できることが見込まれ域内で大きな差はなく、全ての ASEAN 諸国においてプラス成長となる。　RCEP が 2016 年までに合意された場合、貿易及び投資拡大効果により ASEAN 全体の所得は、2.9%押し上げられ、ブルネイの所得押し上げ効果が 5.8%と最も高く、次いでベトナムの 5.1%となる。こうした TPP、RCEP の実現により、地域累積による域内での部品や半製品の生産ネットワークの拡大が予測されることから、域内経済にプラスの成長をもたらすと考えられる。

FTAAP の経済効果はベトナムを筆頭に、世界平均の約 3 倍の効果を期待できることが予測されており、TPP と RCEP を FTAAP に発展させることが、今後の ASEAN の経済成長の要因のひとつとなる。

図表 3-35 TPP･RECEP･FTAAP による総所得押し上げ効果予測（2025 年）
（Peter A.Petri, Michael G Plummer and Fan Zhai） 単位（%）

	TPP12(2020)	TPP12(2015)	TPP16(2015)	RCEP(2020)	RCEP(2016)	FTAAP(2020)
ASEAN全体	2.1	2.2	5.5	0.3	2.9	6.9
インドネシア	−0.1	−0.1	4	0.9	1.1	2.5
フィリピン	−0.3	−0.2	6.9	1	2.3	4.9
タイ	−0.4	−0.4	7.6	1.3	2.8	4.9
ブルネイ	0.8	0.9	1.8	2.2	5.8	5.4
マレーシア	5.2	5.6	7	1.3	3.3	8.9
シンガポール	1.6	1.9	3	0.1	0.6	3.3
ベトナム	10.6	10.5	14.3	1.9	5.1	21.5
CLM	−0.4	−0.4	−0.6	0.8	1.9	3.7
世界	0.2	0.2	0.4	0.3	0.6	1.9



（注：ASEAN 全体の数値は、調査団にて 10 ヶ国の平均値を算出）
（出所：Peter A.Petri, Michael G Plummer and Fan Zhai. Asia-Pacific Trade より調査団作成）

なお、経済産業研究所（RIETI）の川崎　研一氏（2014）による TPP、RCEP、FTAAP の経済効果についても、類似した傾向が見られる。同予測値は CGE モデルを使用し、関税撤廃と非関税措置（NTMs）の削減による所得押し上げ効果の GDP 比を算出している。シミュレーションに各 EPA の合意年は含まれていないが、国別の結果を見ると、Peter A.Petri 教授の研究グループによるシミュレーションと同様、ベトナムが最も高い経済効果を期待できることが分かる（図表 3-36）。また、関税撤廃よりも非関税措置の削減による経済効果の方が大きく、TPP 不参加国はマイナスの影響もしくは低い経済効果に留まることが示されている。

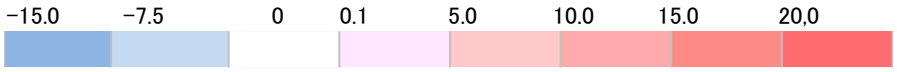
[33] Peter A. Petri, Michael G. Plummer, and Fan Zhai (2011). “The Trans-Pacific Partnership and Asia-Pacific Integration: A Quantitative Assessment” East-West Center
[34] Peter A.Petri, Michael G Plummer and Fan Zhai. Asia-Pacific Trade　http://asiapacifictrade.org/?page_id=106　2014 年 3 月 31 日アクセス

図表 3-36　TPP･RECEP･FTAAP の総所得押し上げ効果予測

（経済産業研究所（RIETI）川崎 研一氏） 単位（% of GDP）

	TPP12		RCEP		FTAAP	
	関税	+非関税措置	関税	+非関税措置	関税	+非関税措置
ASEAN全体	1.5	6.8	7.7	18.2	3.6	12.9
インドネシア	0.1	0.1	3.7	5.8	2.5	4.6
フィリピン	−0.3	−0.9	4.8	18.3	5.3	19.9
タイ	−0.8	−0.2	8.8	12.9	8.7	12.7
ブルネイ	−	−	−	−	−	−
マレーシア	3	20.6	6.2	27.5	6	28.3
シンガポール	1	14	3.6	18.3	3.3	18.8
ベトナム	9.9	20.1	17.7	31	15.6	30
カンボジア	−1	0	12.3	21.6	−12.4	−11.3
ラオス	0	0.3	4.8	9.8	0.1	0.5
ミャンマー	−	−	−	−	−	−
世界	0.1	0.6	0.6	1.4	0.9	2.1

凡例:

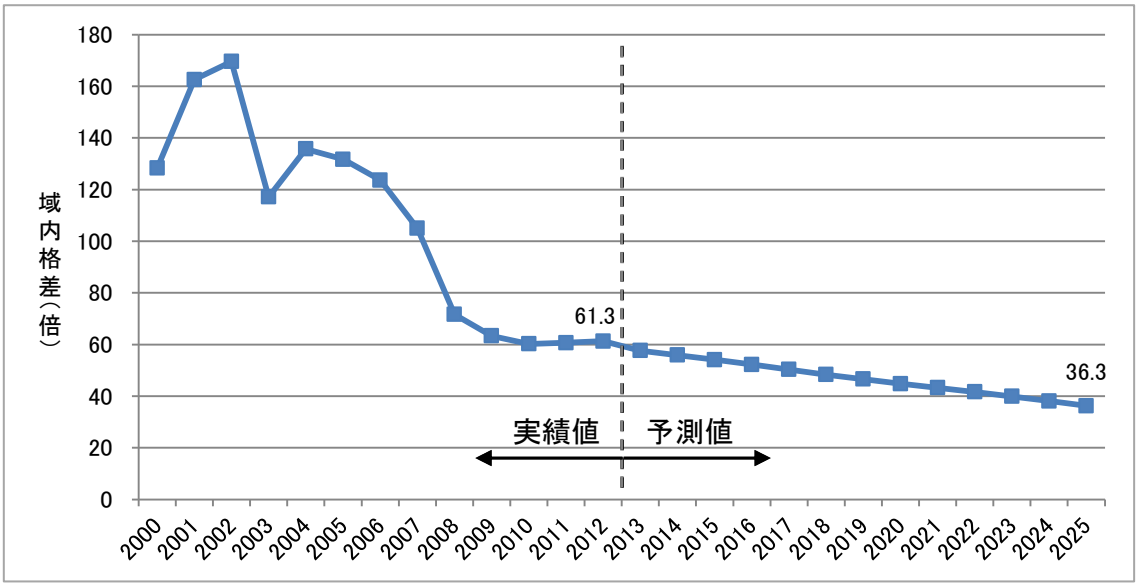


（注 1：TPP12,RCEP,FAAP において関税撤廃及び非関税措置が削減された場合）
（注 2：ASEAN 全体の数値は、調査団にてブルネイ・ミャンマー以外 8 ヶ国の平均値を算出）
（出所：Kawasaki Kenichi(2014).”The Relative Significance of EPAs in Asia-Pacific,”*RIETI Discussion Paper Series14-E-009* より調査団作成）

【域内格差】

調査団-植村モデルを基に一人当たり GDP が最も高いシンガポールと、最も低いミャンマーの差を予測したところ、2012 年には約 61.3 倍であったが 2025 年には約 36.3 倍に縮小することがわかった（図表 3-37）。しかし、ASEAN と同様に経済統合を進める EU では、2012 年時点でその差（ルクセンブルグ-エストニア間）が 6.6 倍であり、ASEAN が如何に多様な国の統合であるかを示している。

図表 3-37 ASEAN の域内格差（シンガポール-ミャンマー間）



（出所：調査団作成）

【国内格差】

2000 年代における ASEAN 各国のジニ係数[35]は、フィリピンとマレーシアにおいて、社会が不安定化するリスクが高いと言われる 40 を上回っている（図表 3-38）。また、ラオス、インドネシア、マレーシアにおいて増加傾向であるが、その他の国においては減少傾向にある。

また、国内の州・県毎の一人当たり GRDP（Gross Regional Domestic Product）について、最も高い地域と最も低い地域の倍率を算出すると、インドネシアとタイにおいて特に高く、2009 年から 2011 年にかけては格差が拡大していた（図表 3-39）。フィリピンは 2007 年以降、拡大傾向にある一方、マレーシアは縮小傾向にあった。

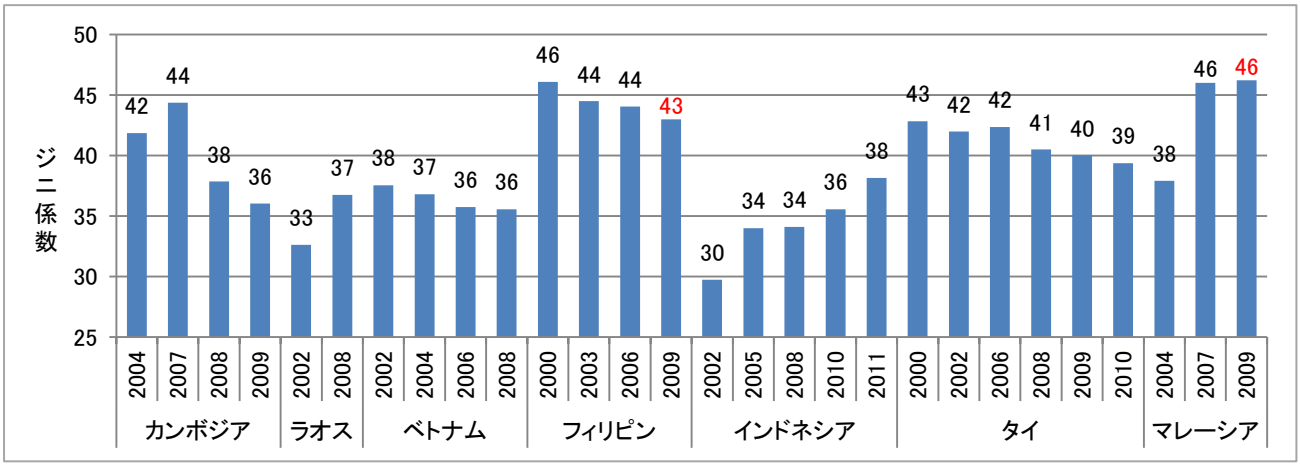
タイでは、国全体における格差を示すジニ係数は低下している一方、地域間の格差を示す一人当たり GRDP の格差は拡大しており、低所得者層が減少して中所得者層が増加する一方、低所得者層が多く居住する地域が残されている可能性がある。

また、各国で共通して一人当たり GRDP は都市部や資源の産出地で高く、農村部で低い傾向がある。地域間格差を縮小するには、農村部での労働生産性を高めるか、所得再分配機能を構築しなければならない。しかし、前述の通り、農村部の主要産業である農業について、カンボジアやベトナム、フィリピ

[35] ジニ係数は国全体における所得の格差を示し、0 から 100 の値で示される。

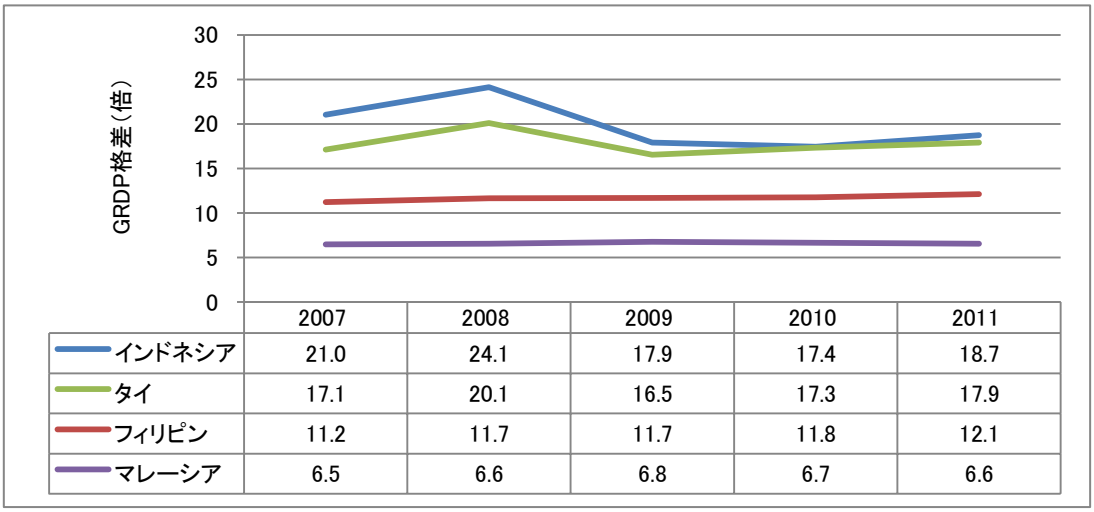
ン、インドネシア、タイでは労働生産性が相対的に低く、所得再分配機能も十分ではない[36]。　これらの問題が解決されるまでは、都市部を中心とする製造業・サービス業の成長により、都市・農村間格差が拡大する期間が発生する。

図表 3-38 ジニ係数



（出所：世界銀行「World Bank Poverty and Inequality Database」より調査団作成）

図表 3-39 国内地域格差の推移[37]



	2007	2008	2009	2010	2011
インドネシア	21.0	24.1	17.9	17.4	18.7
タイ	17.1	20.1	16.5	17.3	17.9
フィリピン	11.2	11.7	11.7	11.8	12.1
マレーシア	6.5	6.6	6.8	6.7	6.6

（出所：Department of Statistics, Malaysia Official Website、Philippine Statistics Authority - National Statistical Coordination Board、Office of the National Economic and Social Development Board, Thailand、Badan Pusat Statistik Republik Indonesia (Statistics Indonesia of The Republic Indonesia)より調査団作成）

[36] NIRA（2012 年 8 月）「アジア中間層の拡大を妨げる「成長の果実の偏在」」

[37] 各国の格差は、以下の地域間で試算しており、2011 年の GRDP は（　）の通り。インドネシアは東カリマンタン州（約 106.6 百万ルピア）・北マルク州（約 5.7 百万ルピア）間、タイはサムットサコーン県（約 54.2 万バーツ）・アムナートチャルーン県（約 3 万バーツ）間、フィリピンはマニラ首都圏（約 17.4 万ペソ）・イスラム教徒ミンダナオ自治地域（約 1.4 万ペソ）間、マレーシアはクアラルンプール（約 7.4 万リンギット）・クランタン州（約 1.1 万リンギット）間について試算している。
地域別人口データが不足する年については、線形補間している。

② 楽観的シナリオ

	シナリオ
楽観的シナリオ	・FTAAP が成立し、ASEAN はアジア・太平洋地域における製造業の生産拠点としての重要性が高まる。さらに製造拠点を呼び込むためのインフラ整備や法規制等の整備が進むことで、製造業の集積が加速し、経済成長を牽引する。 ・TPP16 が 2015 年、 RCEP が 2016 年、FTAAP が 2020 年までに実現する。TPP 参加国ではない CLM 諸国は、FTAAP の実現まではマイナスの影響を受けるが、2020 年以降は他 ASEAN 諸国と同様プラスの成長が期待できる。 ・RCEP が 2016 年までに合意された場合、貿易及び投資拡大効果により ASEAN 全体の所得は、2.9%押し上げられ、全ての ASEAN 諸国においてプラス成長となるが、TPP16（2015）（5.5%）、FTAAP（2020）（6.9%）よりは低い効果に留まる。 ・RCEP（2016）、FTAAP（2020）において、CLM 諸国の成長率がシンガポールを上回ることから、域内格差の縮小が促進される。 ・教育水準、学力の向上により、市場で必要とされる人材が育成される体制が整備された場合、CLMV や ASEAN4（グループ 1）においては製造現場における管理者層等、ASEAN4（グループ 2）や BS では経営者層や研究者などの高度な労働を担える人材が増加し、経済成長速度を速める材料となる。 ・インフラや法規制整備、人材育成の実施により、産業構造は、CLMV や ASEAN4（グループ 1）では製造業のシェアが高まり易くなり、農業のシェアは減少する。ASEAN（グループ 2）では、労働生産性の改善により人材不足に対応し、消費の高度化が進展することで、農業のシェアが減少し、サービス業のシェアが高まり易くなる。 ・格差については、地方部におけるインフラ整備や需要に則した農業や観光業を実施できる人材の育成により、農村部における産業が活性化し、国内格差が縮小する。

③悲観的シナリオ

	シナリオ
悲観的シナリオ	・TPP12 が 2020 年、RCEP が 2020 年までに実現する。 ・RCEP（2020）による ASEAN 全体の所得は 0.3%と低い値に留まり、TPP 参加国ではないインドネシア、フィリピン、タイ、CLM 諸国は TPP12 の実現によるマイナスの影響を受ける。 ・自由貿易が促進される一方、一部の後発国は国内産業の競争力が弱い段階で市場開放をすることにより、先発国からの工業品が国内に流入し、現在以上の産業の高度化が望めなくなる。そのため、労働集約的工業品や農産物の輸出を特徴づけている現在の比較優位構造が固定化される恐れがある。 ・産業は、1 度集積すると規模の経済が生じ、拡散しにくくなる。そのため、ASEAN は引き続きアジアにおける製造拠点として重要な地域となる。しかし、域内のイ

	ンフラ・法規制整備の遅れや、人材不足による急速な賃金上昇が生じる場合、製造業だけでなく、サービス業においても更なる集積の拡大が難しくなる。 ・賃金の上昇により内需は拡大するものの、投資の鈍化により経済成長率が低下し、賃金の上昇速度にも衰えが生じる。 ・都市部での雇用の減少により、失業者の農村への帰郷や都市への移住者の減少により、農業に従事する人口が増加し、産業構造の変化が停滞する。 ・同時に、農村部における労働生産性が低下するため、都市部との格差が拡大し、社会保障費の増大や社会の不安定化が懸念材料となる。

④ 経済に関する課題

本セクター（経済）の現実的シナリオより、「貿易投資環境整備の遅れ」と「産業構造の固定化」、「国内所得格差」が本セクターの課題として挙げられる。

各課題について、各国が置かれている状況を色分けし、課題一覧とした（図表 4-40）（各色分けについては凡例参照）。

「貿易投資環境整備の遅れ」については、主に投資環境制度整備が世界 189 ヶ国中、ASEAN 平均（89 位）以下に位置付けられているミャンマー、カンボジア、ラオス、ベトナム、フィリピン、インドネシアを「赤」に色分けした。

「産業構造の固定化」については、農業セクターから製造・サービス業への労働移動が停滞しており、且つ農業生産性が低い状態にあるタイを「赤」に色分けした。

「国内所得格差」については、ジニ係数が社会の不安定化リスクが高まると言われる 40 を上回っているフィリピン、マレーシアと、地域間格差が拡大傾向にあるインドネシア、タイ、フィリピンを「赤」に色分けした。

本章で「赤」に色分けされた国については、次章において当該課題を詳述する。

図表 3-40 経済セクターにおける課題一覧

	CLMV				ASESN4（Group1）		ASESN4（Group2）		BS	
	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ベトナム	フィリピン	インドネシア	タイ	マレーシア	ブルネイ	シンガポール
貿易・投資環境整備の遅れ										
産業構造の固定化										
国内所得格差	-								-	-

凡例

	既に課題が顕在化しているか、2025年までに課題になると予測されている
	2025年までに課題となる可能性がある
	2025年までには課題となる可能性が低い
－	情報不足により検証不可

(2) 人口動態

人口動態は、年少人口（0 歳-14 歳）、生産年齢人口（15 歳-64 歳）、老年人口（65 歳以上）の構成、都市部・農村部の人口構成、人口規模や所得層の構成により、経済社会に与える影響が異なる。そのため、本セクター（人口動態）ではそれらの要素が含まれる【少子高齢化の進展】、【都市化の進展】、【消費市場の成長性】を中心に、2025 年の人口動態が ASEAN に与える影響について予測する。

①現実的シナリオ

＜要約＞

【少子高齢化の進展】

・多くの ASEAN 諸国にて、合計特出生率が減少もしくは横ばいとなり、また日本以上に早いスピードで高齢化が進展する。シンガポール、タイは 2025 年までに生産年齢人口が減少し、高齢社会[1]へ移行、ベトナム、ブルネイも高齢化社会[2]へ移行する。少子高齢化が進展する中、社会保障制度整備が発展段階であるタイやベトナムは、高齢化に対応した社会保障制度の拡充が早急に必要である。

・ラオス、フィリピン、カンボジアを除く他 ASEAN 7 ヶ国では、2025 年前後に人口ボーナス期[3]が終了する。少子高齢化の進展による経済的負担を軽減するためには、人口ボーナス期間中に労働力を十分に活用し、将来の社会変化に対応するために準備する必要がある。

【都市化の進展】

・ASEAN の都市人口は 2010 年から 2025 年にかけて、約 9,900 万人（38%）増加する。この間、インドネシアの都市人口は 4,400 万人増加し、フィリピンは 1,800 万人増加する。ラオスは都市人口が、1.73 倍に増加する。

・ASEAN 各国の都市部では、現在においても交通渋滞等の課題が発生しているが、将来の人口増加に備えた都市機能の拡充が必要である。

【消費市場の成長性】

・ASEAN の総人口は約 6 億 9,400 万人に達する。所得水準の上昇に伴い、2010 年から 2025 年にかけて中所得層及び高所得者層の合計比率が 56.4%から 76.5%に増加する。

・ASEAN の消費市場は、2010 年から 2025 年にかけて、3.96 倍に拡大する。国別では、ベトナムが 7.7 倍、ラオスが 6.6 倍、インドネシアの消費市場は約 4.8 倍、フィリピンは 3.5 倍に拡大する。また消費市場の拡大は、海外直接投資、国内産業の育成を促進する。

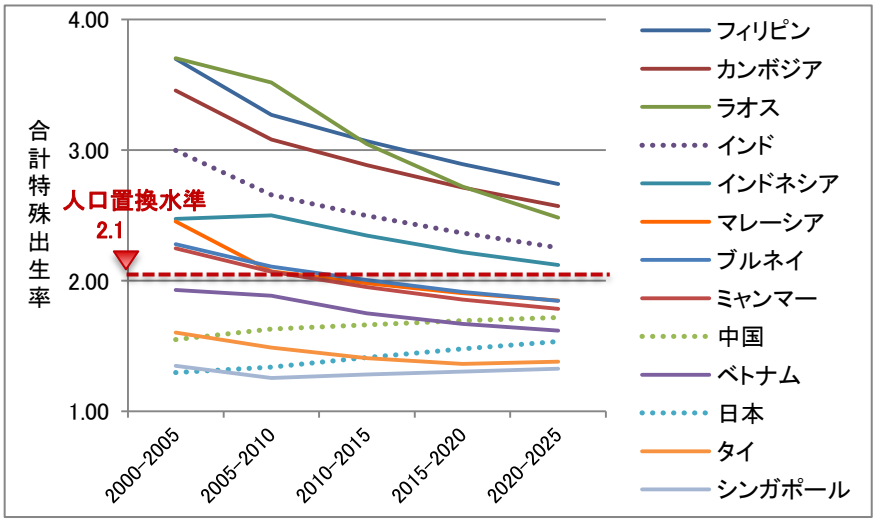
[1] 高齢社会：総人口に占める 65 歳以上の人口が 14%以上の社会
[2] 高齢化社会：総人口に占める 65 歳以上の人口が 7%以上の社会
[3] 人口ボーナス期：年少人口と老年人口（従属人口）の割合に比べ、生産年齢人口の割合が増加することにより、経済成長が後押しされる期間

【少子高齢化】

＜少子化＞

ASEAN 諸国の合計特殊出生率（一人の女性が一生に出産する子供の数）推移を見ると、年々減少傾向にある。ベトナム、タイ、シンガポールは 2000 年-2005 年期に既に人口置換水準[4]である 2.1 を下回っているが、2025 年まで 2.1 以上に増加する見込みは立っていない。またミャンマー、ブルネイ、マレーシアは 2010 年-2015 年期以降、2.1 を下回る見通しである。

図表 3-41 各国合計特殊出生率推移



図表 3-42 合計特殊出生率（2020-2025）

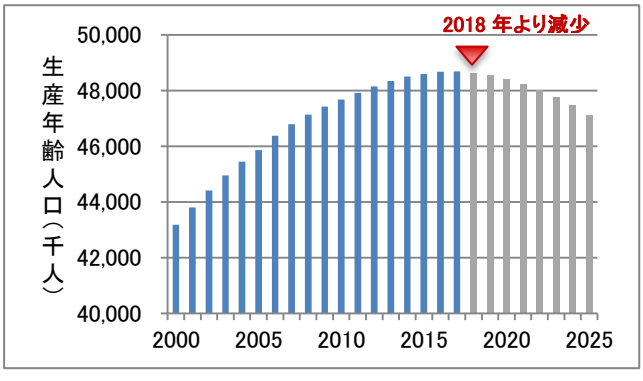
	合計特殊出生率
フィリピン	2.74
カンボジア	2.57
ラオス	2.48
インド	2.25
インドネシア	2.12
マレーシア	1.85
ブルネイ	1.85
ミャンマー	1.79
中国	1.72
ベトナム	1.62
日本	1.54
タイ	1.38
シンガポール	1.33

（出所：国連経済社会局人口部“World Population　Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

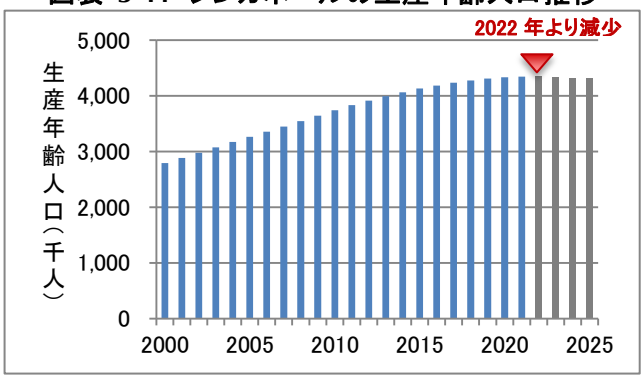
＜生産年齢人口の変化＞

少子化の進展は将来的に生産年齢人口の減少、総人口の減少に繋がる。特に ASEAN の中でも最も早い段階で合計特殊出生率が低下したタイやシンガポールは、2018 年（タイ）、2022 年（シンガポール）には生産年齢人口が減少に転じるため、国内の労働力不足が経済成長の阻害要因となる可能性がある（シナリオは（3）労働環境において詳述）。

図表 3-43 タイの生産年齢人口推移



図表 3-44 シンガポールの生産年齢人口推移



（出所：国連経済社会局人口部 “World Population　Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

[4] 人口置換え水準：人口を一定に保つ出生率の水準であり、国連では 2.1 が標準とされている。
http://www.un.org/esa/sustdev/natlinfo/indicators/methodology_sheets/demographics/total_fertility_rate.pdf

一方で、タイ、シンガポール以外の ASEAN 諸国においては、2025 年に向けて生産年齢人口が増加することが予測されている（図表 3-45）。

例えば、インドネシアは 2013 年から 2025 年までに、生産年齢人口が約 2,900 万人増加し、その数は 2025 年のカンボジアの人口約 1,800 万人の 1.6 倍の規模に匹敵する。このように生産年齢人口が増加する国々においては、十分な雇用機会の創出が必要である。 ただし、ベトナムとミャンマーは、2035 年（ベトナム）、2036 年（ミャンマー）を境に生産年齢人口が減少に転じるため（図表 3-46）、2025 年には 10 年先を見据えた対応が必要となる（(3) 労働環境ににて詳述）。

図表 3-45 生産年齢人口増加数（2013-2025）

	生産年齢人口増加数
インドネシア	29,274,317
フィリピン	15,392,299
ベトナム	5,167,986
マレーシア	3,571,811
ミャンマー	3,537,818
カンボジア	1,867,996
ラオス	1,157,780
ブルネイ	40,738

（出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

図表 3-46 ベトナム・ミャンマーの生産年齢人口の変化

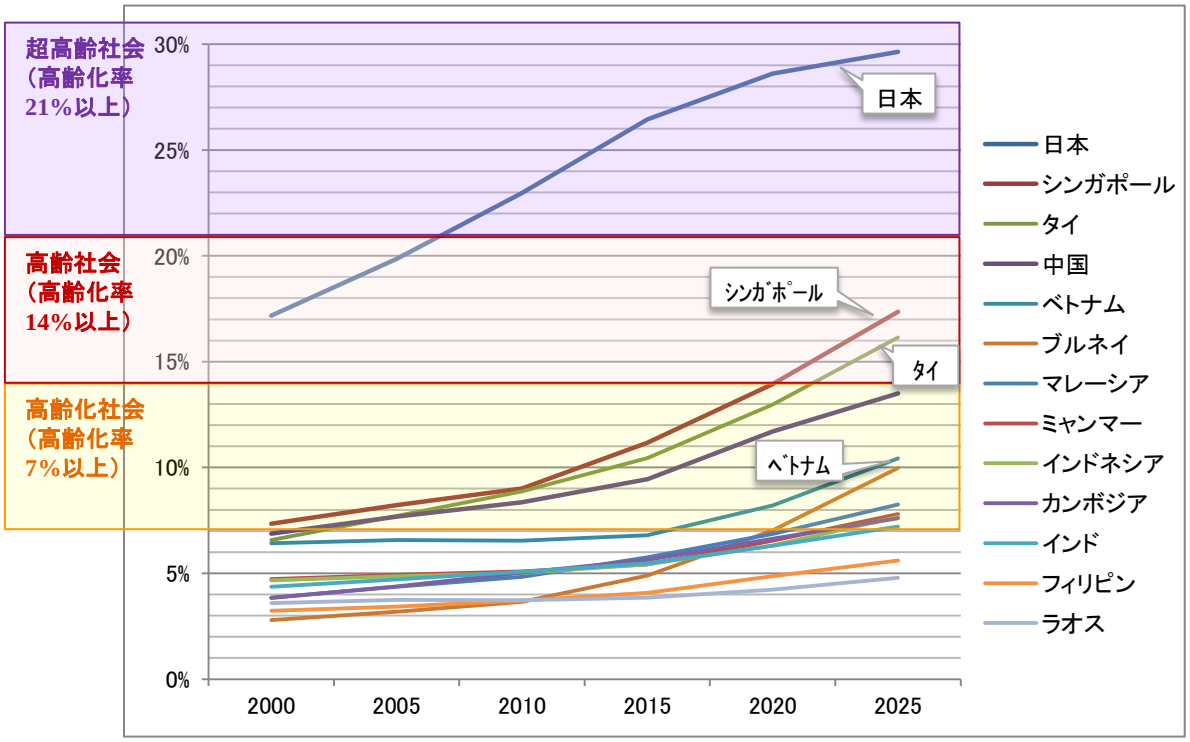
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
ベトナム	70,001	70,236	70,419	70,559	70,674	70,767	70,827	70,866	70,872	70,827	**70,724**	70,580	70,386	70,145	69,862	69,540
ミャンマー	40,747	40,918	41,082	41,235	41,374	41,493	41,566	41,625	41,670	41,700	41,712	**41,680**	41,637	41,580	41,507	41,416

（出所：国連経済社会局人口部“World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

＜高齢化＞

また、少子化が進む中、2015 年以降 ASEAN 諸国では、シンガポール、タイ、ベトナムをはじめとし、高齢化も急速に進展する。図表 3-47 では、国連に基づく分類基準により、65 歳以上が総人口に占める割合（高齢化率）を基に、ASEAN をはじめとするアジアの国々を高齢化社会（高齢化率 7%以上）、高齢社会（高齢化率 14%以上）、超高齢社会（高齢化率 21%以上）に分類した。2020 年以降、シンガポールとタイは、高齢化社会から高齢社会へ移行し、2025 年の高齢比率は 2000 年時点の日本とほぼ同値となる。また、ベトナム、ブルネイ、マレーシア、ミャンマー、インドネシア、カンボジアについては 2015 年から 2025 年の間に高齢化社会へ移行する。

図表 3-47 各国高齢者比率推移

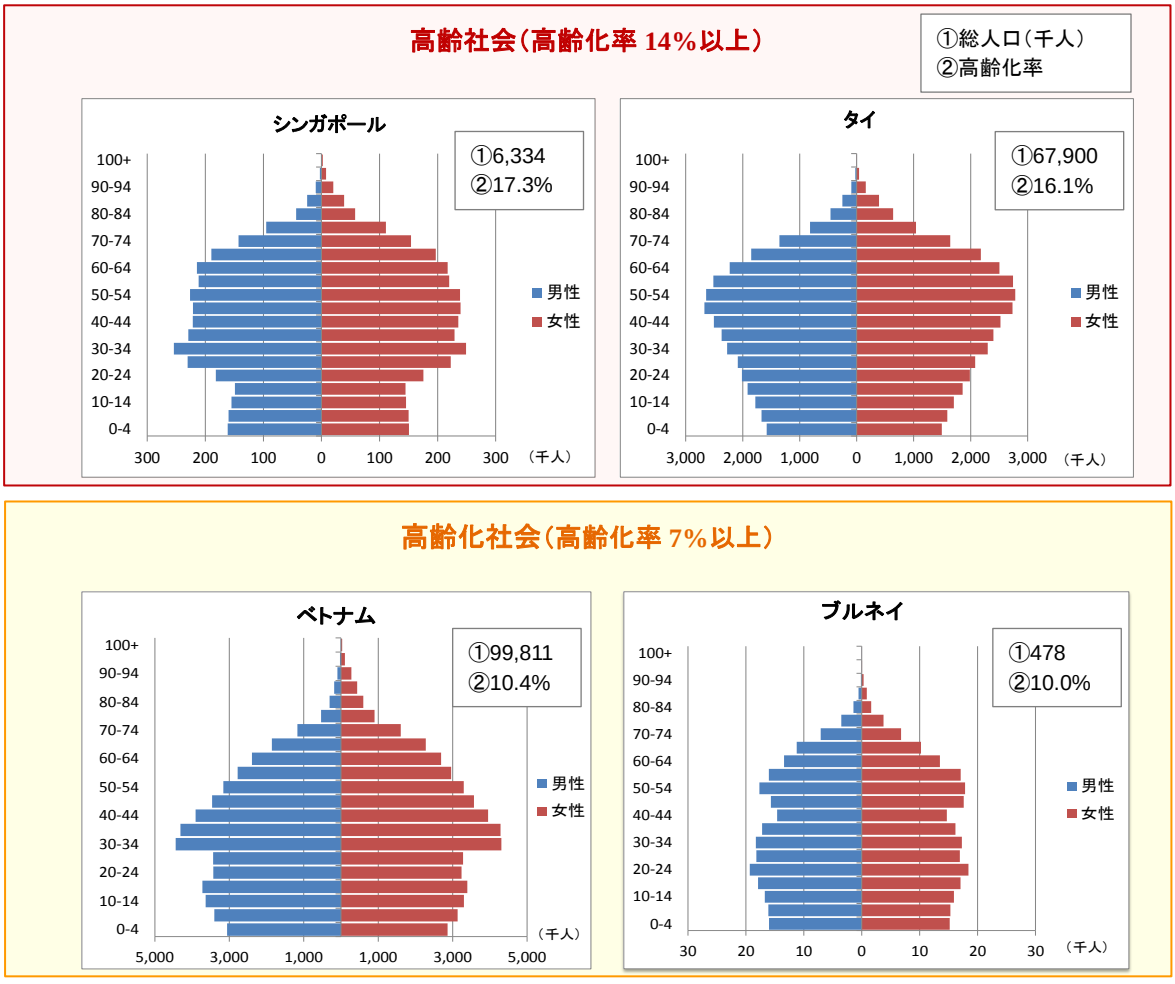


（出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

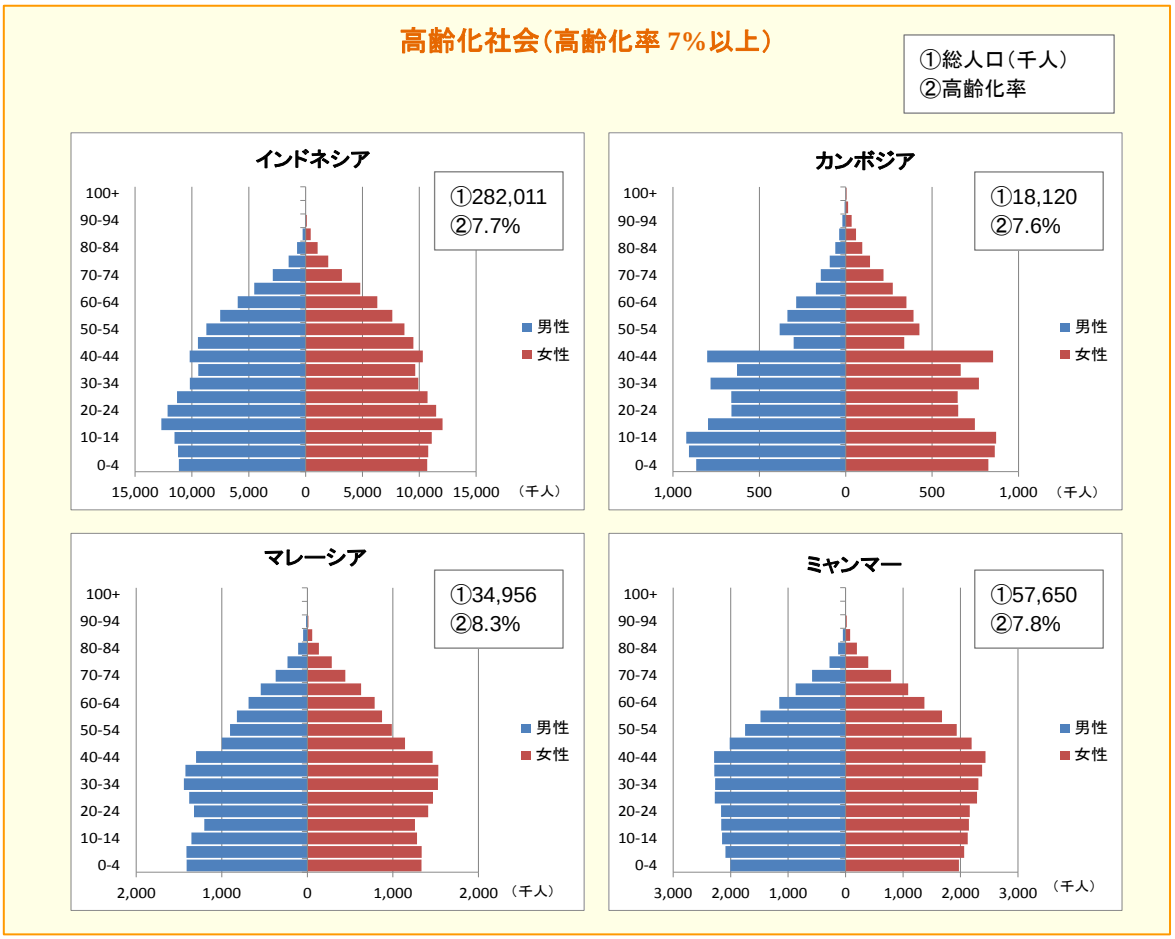
図表 3-48 は、2025 年における各国の人口構成をピラミッド型に示したものであり、高齢社会にあるシンガポール、タイのピラミッドは 30 歳未満の年齢層の減少が著しく、ベトナムもそれらの国に近い形で少子高齢化が進展している。

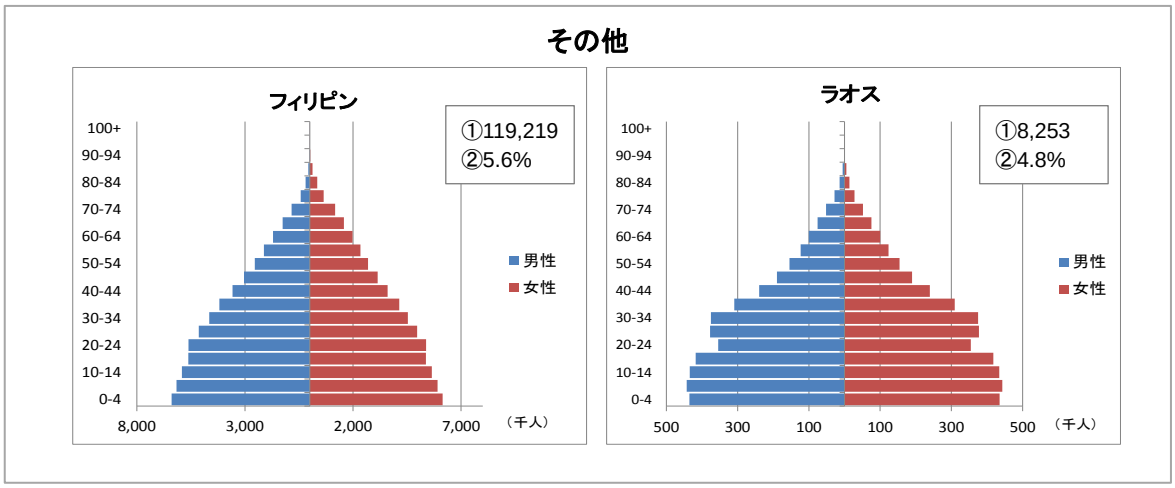
一般的に、高齢化の進展による負の影響として、貯蓄率の低下や医療費・年金等の社会保障費の増加に伴う財政や家計の圧迫、それによる経済成長の鈍化が挙げられる。貯蓄は国内投資の源泉のひとつであり、外国投資の投入だけでなく、国内貯蓄を確保することが持続的な経済成長には重要である。ライフサイクル仮説[5]（勤労期に将来の消費に備え貯蓄率を増加させ、老年期に貯蓄を取り崩して生活するという仮説）によれば、高齢化率の上昇に伴い今後貯蓄率が低下することが予測される。また、ASEAN 全ての国において、老後の貯蓄を積み立てられる状況ではなく、現実的には世帯内において若年層が高齢者の生活費を支える状況も考えられるため、勤労期にある若年層の経済的負担の増加が予測される。

図表 3-48 2025 年の各国人口構成



[5] Modigliani, Franco, 'The Life Cycle Hypothesis of Saving, the Demand for Wealth and the Supply of Capital, Social Research, (1966:Summer). Extracted from PCI Full Text, published by ProQuest Information and Learning Company.

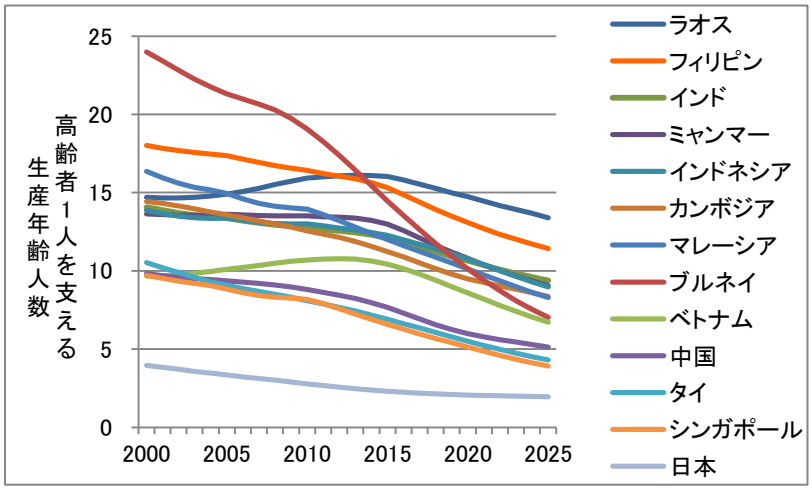




（出所：国連経済社会局人口部“World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

図表 3-49 及び図表 3-50 は高齢者（65 歳以上）1 人を支える生産年齢人口の推移を示したものであるが、2013 年から 2025 年の高齢者 1 人を支える生産年齢人口は減少する。なお、シンガポール、タイは、2025 年に高齢者一人当たり、3.9 人（シンガポール）、4.3 人（タイ）の生産年齢人口数となり、それぞれ日本の 2000 年（シンガポール）、1998 年（タイ）の状態にあたる。

図表 3-49 高齢者 1 人を支える生産年齢人口数推移



図表 3-50 高齢者 1 人を支える生産年齢人口数（2013 年・2025 年比）

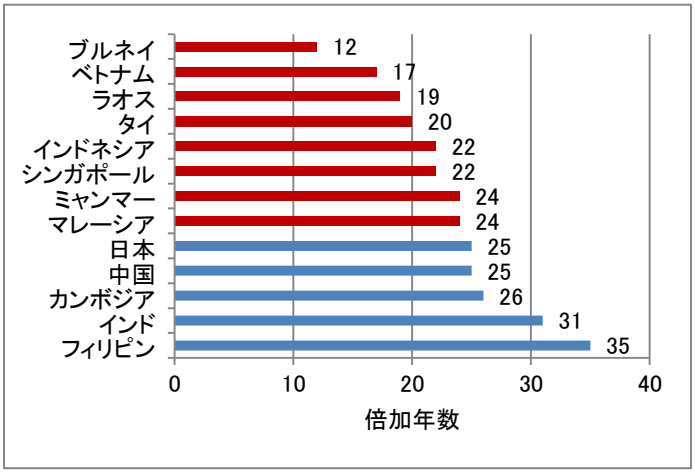
	(A)2013年	(B)2025年	(B)-(A)
ラオス	16.1	13.4	2.7
フィリピン	15.9	11.4	4.5
インド	12.4	9.4	3.1
ミャンマー	13.4	9.1	4.3
インドネシア	12.6	9.0	3.6
カンボジア	11.9	8.3	3.5
マレーシア	12.8	8.3	4.5
ブルネイ	16.4	7.0	9.4
ベトナム	10.7	6.7	4.0
中国	8.2	5.1	3.1
タイ	7.4	4.3	3.1
シンガポール	7.2	3.9	3.3
日本	2.5	2.0	0.5

（出所：国連経済社会局人口部“World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

高齢化は何れの国においても進むことが予測されているが、留意すべきは高齢化のスピードである。図表 3-51 は、高齢化社会から高齢社会へ移行する期間（倍加年数[6]）を示している。日本は、25 年間かけて高齢社会へ移行したが、ASEAN 諸国の多くが、日本以上に早いスピードで高齢化が進展することが予測されている。

特に 2025 年を前にして高齢社会を迎えるシンガポール、タイ、またその 10 年以内に高齢社会に移行するベトナム、ブルネイは、短期間で高齢社会に備える必要があることが分かる（図表 3-52）。

図表 3-51
高齢化社会から高齢社会への移行期間（倍加年数）



（出所：国連経済社会局人口部“World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

[6] 倍加年数：高齢化率が 7%から 14%に推移するのに要した年数

図表 3-52 高齢化社会から高齢社会への移行年

	(A)高齢化社会	(B)高齢社会	倍加年数 (B)−(A)
日本	**1970**	**1995**	**25**
シンガポール	1999	2021	22
タイ	2002	2022	20
中国	2001	2026	25
ベトナム	2016	2033	17
ブルネイ	2020	2032	12
マレーシア	2021	2045	24
ミャンマー	2022	2046	24
インドネシア	2023	2045	22
カンボジア	2022	2048	26
インド	2024	2055	31
フィリピン	2035	2070	35
ラオス	2038	2057	19

（出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: the 2012 Revision”中位推計）

しかし、多くの国で医療保障や所得保障等の社会保障制度が未整備であり（図表 3-53）、保障対象者の拡大や財源確保のための制度整備が課題となっている。今後、社会保障制度やそれに代わる仕組みが整わない場合、無保険、無保障の人口が高齢化することにより、生活レベルが低下し、貧困問題が深刻化することが予想される。制度設計や資金源確保、安定的な運用には長期間を要するため、少子高齢化が進展し、且つ社会保障制度整備が発展段階であるタイやベトナム等の国々は、早急な整備が必要である。

図表 3-53 各国の社会保障制度の主な課題（国民皆保険制度の有無）

	医療保障	労働者の所得保障	特徴
タイ	○	×	・保障対象者が限定的であり、無保険、無保障状態の労働者が多い
ベトナム	×	×	・所得保障の対象者が限定的である ・公的扶助の予算が少ないため、一人当たりの給付額が少ない
マレーシア	○	×	・現在の国民皆保障では財源維持に限度がある
ミャンマー	×	×	・保障対象者が限定的である ・医療保障制度が未整備なため医療費の自己負担率が高い
インドネシア	× （2014年目標）	× （2014年～2029年を目標）	・インフォーマルセクターを中心に無保険者が多く、無保険者層への保障拡大が必要
カンボジア	×	×	・全国を対象とした医療保障制度が存在しない ・医療保障費を外部資金に依存している
フィリピン	×	×	・保障対象者の拡大と自己負担率の軽減が必要
ラオス	×	×	・保障対象者が限定的である ・社会保障費を外部資金（援助）に依存している

（出所：JICA（2012 年）「アジア地域　社会保障セクター基礎情報収集・確認調査報告書」、アセアン諸国の労務管理ハンドブック（2012））

＜人口ボーナス＞

また、人口動態の変化が経済に与える影響を展望する上で、「人口ボーナス」期がいつまで続くかを把握する必要がある。Andrew Mason によれば「人口ボーナス」とは、年少人口と老年人口（従属人口）の割合に比べ、生産年齢人口の割合が増加することにより、経済成長が後押しされることをいう。国連人口基金が『世界人口白書 1998』[7]にて、従属人口を上回る生産年齢人口の増加は、経済成長の機会をもたらし、人口ボーナス期を賢く活用することにより将来的な高齢化の重荷を軽減することが可能であると指摘している。人口ボーナスを経済成長に生かすためには、増加する労働力を吸収する産業の形態が必要である。生産年齢人口の割合が上昇に転じた時点を「始点」とし、その割合が減少に転じた時点を「終点」と捉えると、各国の人口ボーナス期は以下（図表 3-54）の通りとなる。ラオス、フィリピン、カンボジアを除く 7 ヶ国では、2025 年前後に人口ボーナス期が終了し、人口オーナス期（生産年齢人口の割合が減少し、従属人口比率が増加することで、経済的負担が増加する期間）を迎えることが予測される。

図表 3-54 各国の人口ボーナス期

国名/年	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
シンガポール	1965											2011							
タイ		1970										2013							
ベトナム		1969										2014							
マレーシア	1965												2019						
ブルネイ		1966											2019						
ミャンマー		1968											2017						
インドネシア		1972													2026				
ラオス										2010								2044	
フィリピン	1965																		2049
カンボジア	1965										2012		2021				2036		

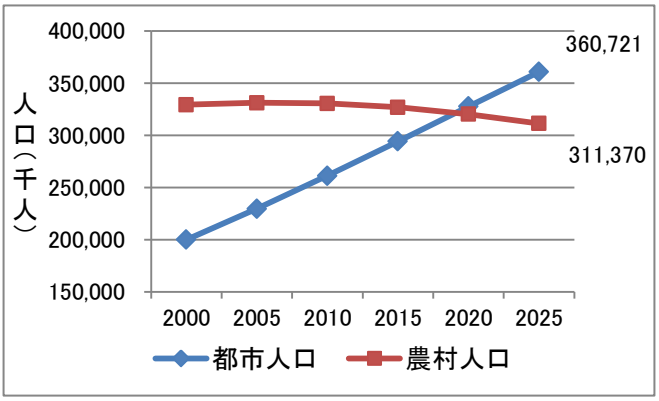
（出所：国連経済社会局人口部“World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

[7] UNFPA.(1998). “The State of World Population1998” https://www.unfpa.org/webdav/site/global/shared/documents/publications/1998/swp_1998_eng.pdf

【都市化の進展】

ASEAN では都市への人口流入が急速に進んでおり、その勢いは今後も継続することが予測されている。図表 3-55 は、2000 年から 2025 年の都市・農村人口動態の変化を示している。これを見るとASEAN の人口は 2010 年から 2025 年にかけて約 9,900 万人（38%）増加し、2020 年前後には都市人口が農村人口を上回る。　都市部への人口集中は、消費やサービス等の需要増加を牽引する一方で、拡大する都市人口を許容する都市交通等のインフラ整備や雇用の供給が必要となる。

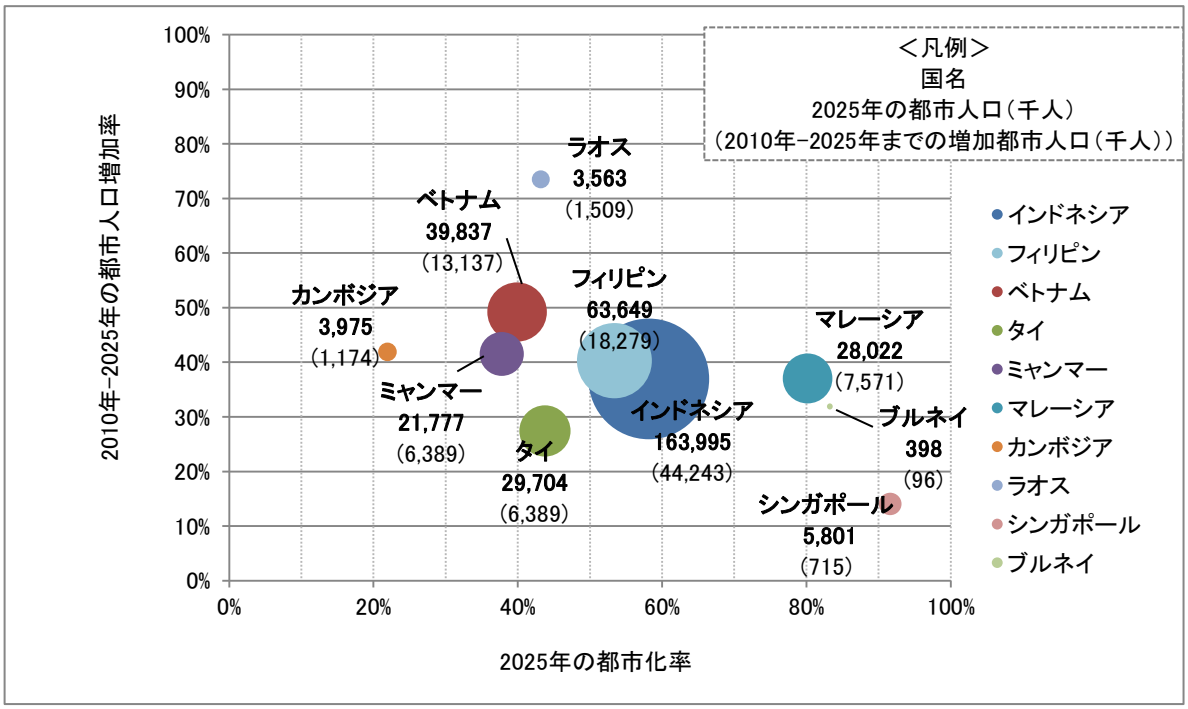
図表 3-55　ASEAN における都市・農村の人口推移



（出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

図表 3-56 の都市人口増加率を見ると、2010 年から 2025 年にかけてラオス（73.4%）、ベトナム（49.2%）、カンボジア（41.9%）、ミャンマー（41.5%）の順に高く、主に CLMV 諸国での都市化が進むことが分かる。また、都市人口の増加規模を見ると、インドネシア、フィリピンが多く、2010 年から 2025 年で、インドネシアは、2013 年時点のカンボジア一国の人口（約 1,500 万人）の約 2.8 倍の人口が都市部にて増加する。今後インフラ整備や雇用の供給が都市化の速度や規模に伴わない場合、経済成長の足枷となる可能性が高いため、既に交通渋滞が深刻なインドネシアやフィリピンの都市部においては、インフラ整備が急務となる。

図表 3-56　2010 年から 2025 年の都市人口増加率及び都市化率



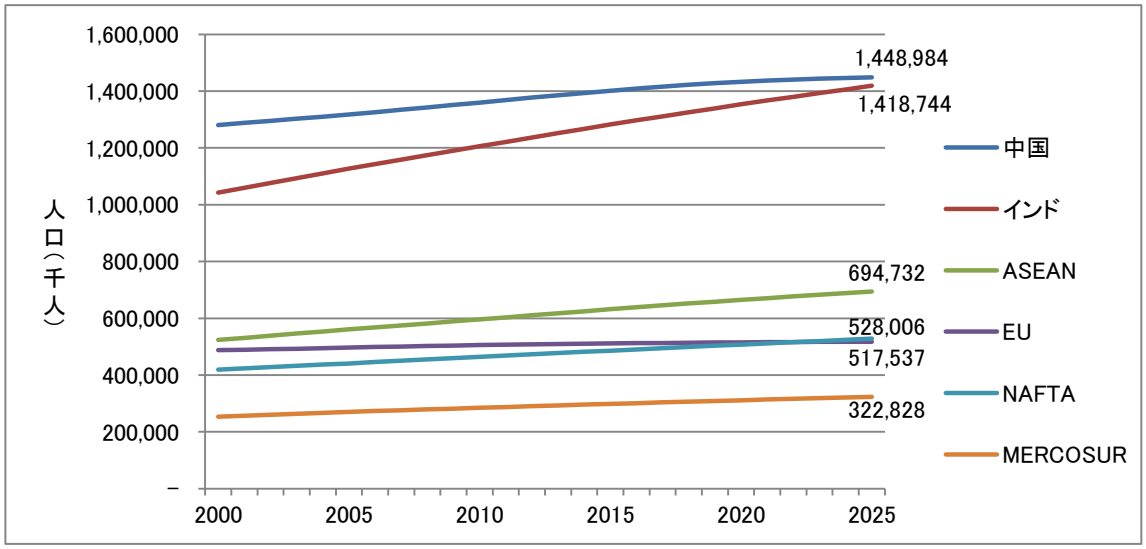
（出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

【消費市場の成長性】

ASEAN はその人口規模と、中所得層の拡大により、今後消費市場としての成長が見込まれる。

図表 3-57 は、中国、インド、ASEAN、その他の地域経済統合体（EU、NAFTA、MERCOSUR）の総人口の推移を示している。　ASEAN の人口は 2012 年の約 6 億 1 千万人から 2025 年には約 6 億 9,500 万人に達し、年率 1.0%の割合で増加する。規模としては、中国・インドの 2 分の 1 程度に留まるが、EU、NAFTA、メルコスール等の地域経済統合体の中では最大規模の人口を擁する。

図表 3-57 総人口推移の国・地域比較(千人)



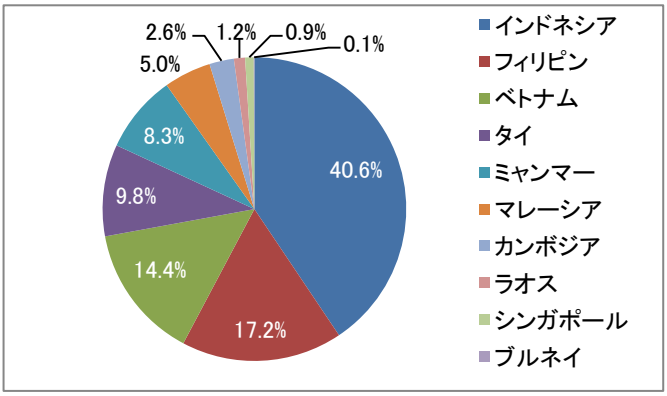
（出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

ASEAN 域内で見ると、2025 年にインドネシアの人口は域内最大規模の約 2 億 8,000 万人に達し、ASEAN 全体の約 4 割を占める（図表 3-58、3-59）。フィリピンは、2012 年以降、1.6%と高い人口増加率で推移し、2025 年には約 1 億 2,000 万人に達する。　また、ベトナムも 1 億人近くに達することが予測されている。

図表 3-58 各国の人口推移(千人)・増加率

	2012年	2025年	増加率（年率平均）
インドネシア	246,864	282,011	1.0%
フィリピン	96,707	119,219	1.6%
ベトナム	90,796	99,811	0.7%
タイ	66,785	67,900	0.1%
ミャンマー	52,797	57,650	0.7%
マレーシア	29,240	34,956	1.4%
カンボジア	14,865	18,120	1.6%
ラオス	6,646	8,253	1.7%
シンガポール	5,303	6,334	1.4%
ブルネイ	412	478	1.2%
ASEAN 合計	610,415	694,732	1.0%

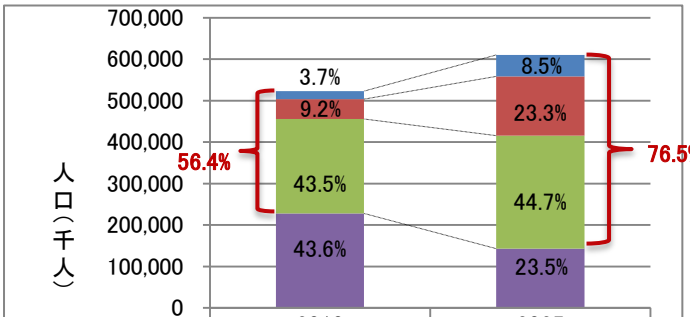
図表 3-59 ASEAN 人口比率（2025 年）



（出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計）

ASEAN 全体の所得の変化については、図表 3-60 は、2010 年から 2025 年までの所得階層別の人口の変化を示している。ここでは所得階層を、年間可処分所得で、富裕層（$35,000 以上）、上位中所得層（$15,000-$34,999）、下位中所得層（$5,000-$14,999）、低所得層（$4,999 以下）に分類している。中所得層以上の人数比率は、2010 年から 2025 年にかけて 56.4%から 76.5%に増加し、ASEAN 全体として、消費市場としての魅力が高まることが予測される。

図表 3-60　ASEAN 全体の所得階層の変化

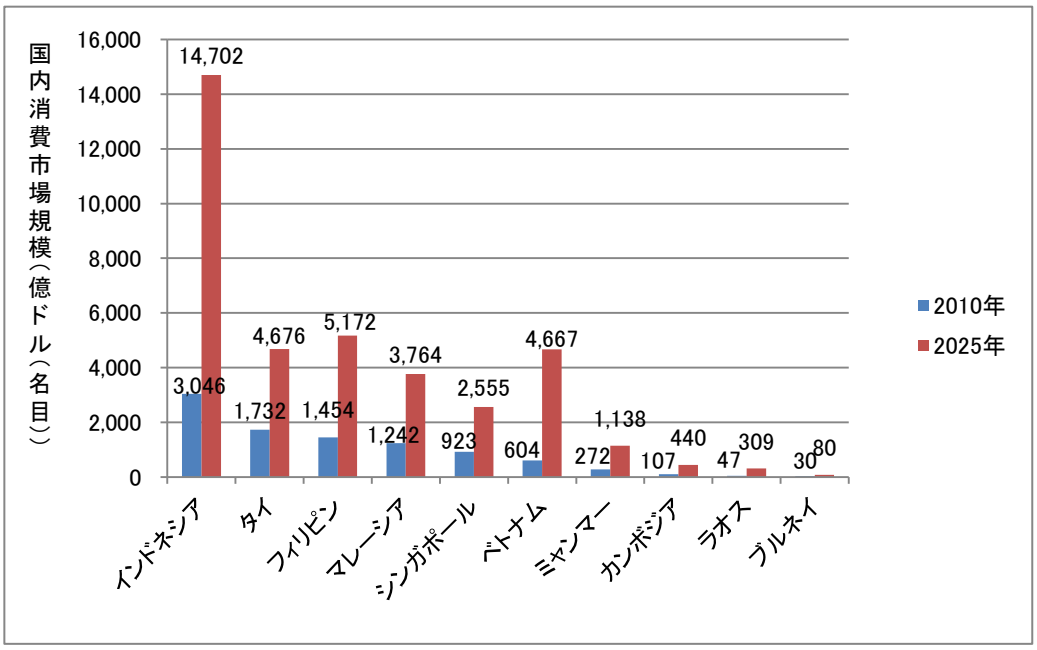


	2010	2025
富裕層	19,187	52,072
上位中所得層	48,199	142,343
下位中所得層	227,411	272,614
低所得層	228,128	143,203

（出所：Euromonitor より調査団作成）

また、各国の消費支出予測を見ると（図表 3-61）、インドネシア、フィリピン、ベトナムの消費市場規模の拡大が顕著である。2010 年から 2025 年にインドネシアは約 4.8 倍、フィリピンは 3.5 倍、ベトナムは 7.7 倍に拡大することが予測されている。フィリピンの消費市場は 2010 年時点でタイよりも小規模であったが、2025 年にはタイを抜いて ASEAN 第 2 位の消費市場規模となる。また、ベトナムはタイと同等の消費市場規模に拡大することが予測されており、これらの国々の消費市場規模の拡大は、経済成長を後押しするだけでなく、海外直接投資を誘致する上での競争力のひとつとなる。

図表 3-61　国内消費市場の規模



（出所：Euromonitor より調査団作成）

②楽観的シナリオ

楽観的シナリオ
・高齢化の進展により、医療・介護サービスの需要拡大が見込まれる。当該分野への人材育成、投資誘致、制度整備を促進することで、高齢者向け市場が成長し、一部の国にとっては中所得国の罠からの脱却する機会と成り得る。 ・社会保障制度が進むことにより、勤労期にある現役時代の高齢化に伴う負担が軽減され、消費が活発化する。 ・拡大する中所得層の需要に対し、中所得層のニーズに対応した商品・サービスが市場に提供されることにより、消費の高度化が進む。

③悲観的シナリオ

悲観的シナリオ
・人口ボーナス期間中に労働力を十分に活用できない場合、少子高齢化に伴う財政負担が経済成長の足枷となる。 ・社会保障制度の整備が十分に整備されない場合、高齢化した低所得者層や非正規労働者の貧困が深刻化し、格差拡大や社会不安の拡大に繋がる。また高齢者の中でも、少子化により身寄りのない高齢者が増加する。 ・都市化の速度にインフラ整備が追い付かない場合、インドネシアやフィリピン以外の国々においても、電気・上下水道等の都市基盤や行政サービスの供給不足、交通渋滞、環境汚染、住宅不足（スラム化）が生じ、経済発展の足枷となる。

④人口動態セクターにおける課題

本セクター（人口動態）の現実的シナリオより、「少子高齢化の進展」が本セクターの課題として挙げられる[8]。少子化の進展による生産年齢人口の減少、高齢化による財政負担は経済成長の鈍化に繋がりかねない。図表 3-62 では「少子高齢化の進展」について、各国が置かれている状況を色分けし、課題一覧としている（色分けの分類は凡例参照）。課題一覧では、ASEAN10 ヶ国の中でも、2025 年を前に生産年齢人口が減少に転じるシンガポールとタイ、及び 2014 年に人口ボーナス期を終え、2016 年に高齢化社会に移行するベトナムを、「赤」に色分けした。少子高齢化の進展による経済的負担を軽減するためには、人口ボーナス期間中に労働力を十分に活用し、将来の社会変化に対応するために準備する必要がある。本章で「赤」に色分けされた国については、次章において当該課題について詳述する。

図表 3-62 人口動態セクターにおける各国の課題一覧

	CLMV				ASESN4（Group1）		ASESN4（Group2）		BS	
	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ベトナム	フィリピン	インドネシア	タイ	マレーシア	ブルネイ	シンガポール
少子高齢化の進展										

凡例

	既に課題が顕在化しているか、2025年までに課題になると予測されている
	2025年までに課題となる可能性がある
	2025年までには課題となる可能性が低い
－	情報不足により検証不可

[8] 都市化の課題については、「3 章（4）運輸・交通」にて記述する

(3) 労働環境

【労働者の増減】、【労働需給】、【賃金水準】、【教育】といった労働環境の要素は、各国の【経済成長の要因】に影響を与える。

本セクターでは、それらの要素を分析し、2025 年に向けた労働環境に関する課題を予測する。

① 現実的シナリオ

＜要約＞

【労働者の増減】

・ASEAN 全体としては 2025 年にかけて生産年齢人口が増加し続けるものの増加率は低減する。国別では、タイが 2018 年、シンガポールが 2022 年に生産年齢人口の減少が始まる。またベトナムの生産年齢人口増加率は、2025 年には約 0.37%となり、2034 年には減少を始める可能性が高い。

・熟練労働者の移動は 2015 年以降、建築や医療、会計等、8 分野の専門家の自由化が議論されているが、各国での批准は遅れている。加えて、非熟練労働者の移動は引き続き制限されることが予測されるため、生産年齢人口の減少を労働移動により解決することは難しい。

【労働需給】

・今後、雇用不足が生じる可能性の高い国はカンボジアとフィリピン、ブルネイであり、これらの国では雇用創出効果のある産業の育成が進展する。
逆に労働者不足が生じる可能性の高い国は、タイ、ベトナム、マレーシア、シンガポールであり、これらの国では労働生産性の向上や頭脳流出の防止、国際分業体制の構築などの対策が取られる。

【賃金水準】

・急速な賃金上昇が見られるミャンマー、ベトナム、インドネシア、タイや、労働者の不足が予測されるベトナム、タイ、マレーシア、シンガポールにおいて賃金上昇が早まる恐れがある。

【教育】

・教育水準はカンボジアやインドネシアを中心に更なる向上が必要となる。教育の質については、シンガポールを除く全ての国で向上の余地がある。

【経済成長の要因】

・経済成長の要因は、労働投入から資本投入や全要素生産性へと移行する。その実現のため、教育水準・質の向上や R&D 投資、知的財産権保護などの施策を実施する必要がある。

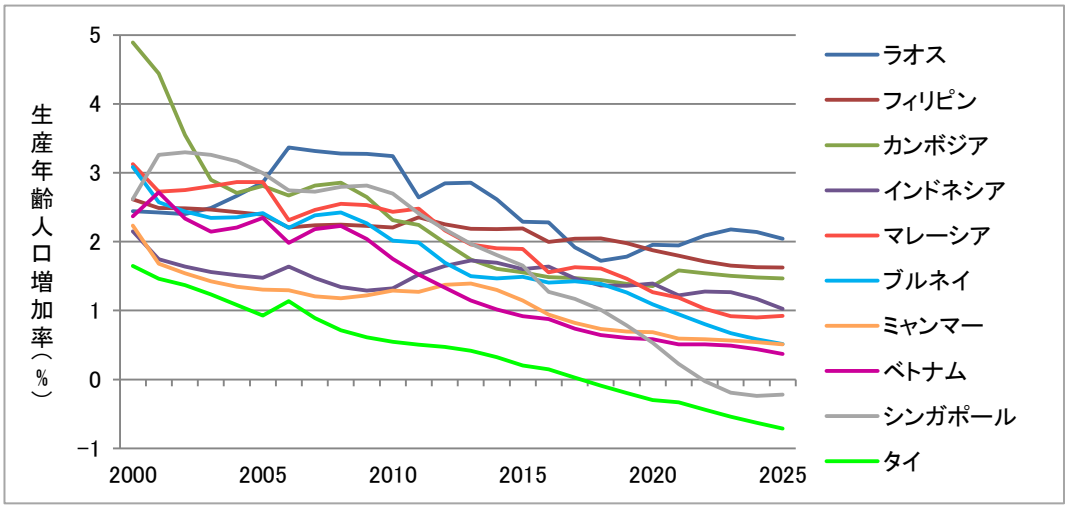
【労働者の増減】

＜生産年齢人口の変化＞

タイは 2018 年、シンガポールは 2022 年に生産年齢人口が減少に転じる。その他の国の生産年齢人口は 2025 年まで増加し続ける（図表 3-63）。ただし、その増加率は各国とも減少傾向にある。

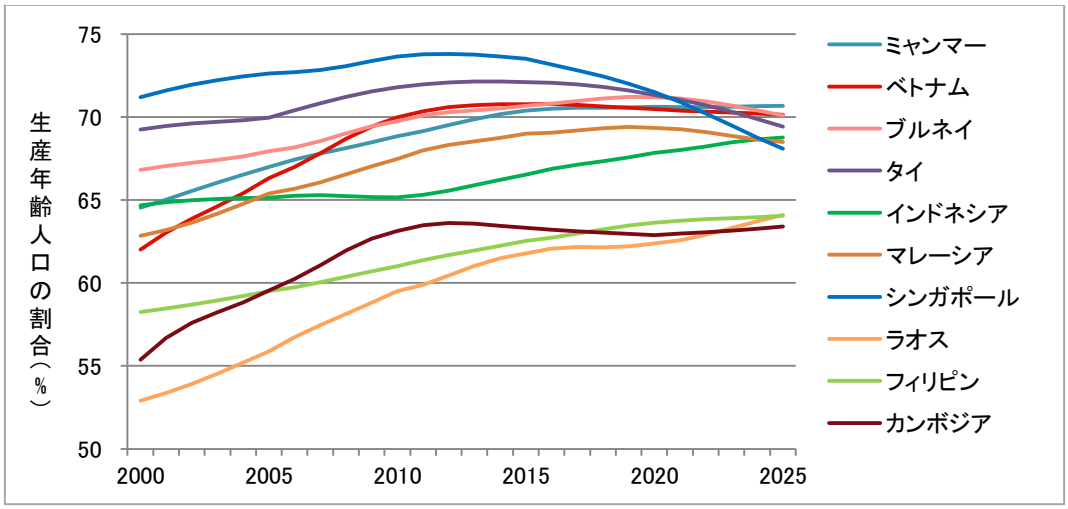
特に、ベトナムは 2025 年の総人口に占める生産年齢人口の割合が 70.1%とミャンマーに次いで高く、インドネシア、フィリピンに次ぐ労働力を保有する国となる。一方で、ベトナムの生産年齢人口増加率はタイ、シンガポールに次いで低く、2034 年には生産年齢人口減少国になる（図表 3-64）。

図表 3-63 各国生産年齢人口増加率



（出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”より調査団作成

図表 3-64 総人口に占める生産年齢人口の割合



（出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”より調査団作成

＜労働移動＞

生産年齢人口が減少、または増加率が減少する国において、労働者が不足する職種について外国人労働者を受け入れることができれば、労働者不足の解消、賃金上昇圧力の緩和に繋がる。しかし、ASEAN域内の労働移動は自由化されていないのが現状である。

ASEANとしては「ASEANサービス貿易枠組み協定（AFAS）」及び「ASEAN自然人の移動協定（AMNP）の下で熟練労働者の移動自由化に取り組んでいる。しかし、所得格差の大きいASEANではすべての労働移動を自由化することは、高所得国への過剰な流入を引き起こす可能性がある。そのため、ASEANはAMNPで貿易・投資に従事する自然人の一時的移動の自由化を進めるとともに、「専門家サービス」に限って相互承認協定（MRA）を締結し、自由化することを目指している。2012年までに締結されたMRAは8つ存在するが、各専門分野に関する国内法規制の調整や業界団体との調整が必要であるため、実現は容易ではない。そのため、実際に発効されたMRAがないのが現状である（2013年12月時点）（図表3-65）。今後の見通しとしては、2015年以降、「ASEANマイナスX」方式（コンセンサス後、参加可能国から実行する）や「2プラスX」方式（2ヶ国以上の参加可能な国のみが実行する）で徐々に発効すると考えられている[1]。

また、非熟練労働者については、経済共同体ではなく社会文化共同体形成の取り組みの一環として出入国管理や雇用環境整備における協力が進められている。しかし、移動の自由化を目指した議論ではなく、必要な人材については2国間での覚書や、就労ビザの発行により受け入れが容認されている（例：インドネシア人家政婦のマレーシアでの就業[2]）。ただし、近年はタイやマレーシア、シンガポール等で原則的に非熟練労働者の受け入れを制限する政策を行っている[3]。

図表 3-65 ASEANが締結した専門家サービスのMRA（相互承認協定）

	専門家サービス	署名日
1	エンジニアリング・サービス	2005年12月9日
2	看護サービス	2006年12月8日
3	建築サービス	2007年11月19日
4	測量技師	2007年11月19日
5	会計サービス	2009年2月26日
6	開業医	2009年2月26日
7	歯科医	2009年2月26日
8	観光専門家	2012年11月9日

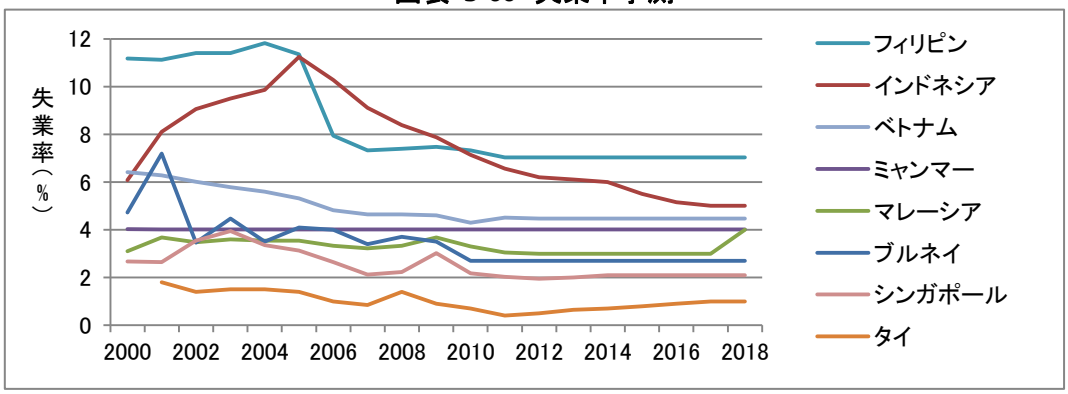
（出所：石川幸一・清水一史・助川成也 編著（2013）『ASEAN経済共同体と日本』より調査団作成）

[1] 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
[2] Immigration Department of Malaysia
[3] 黒岩 郁雄編著（2014）『東アジア統合の経済学』日本評論社

【労働需給】

IMF による 2018 年までの失業率予測では、生産年齢人口が減少するタイやシンガポールの失業率が特に低くなっており、両国において労働者が不足する可能性を示している（図表 3-66）。一方、フィリピンの失業率は 7%以上で推移しており、雇用機会の創出による失業率の低下が課題となる。

図表 3-66 失業率予測



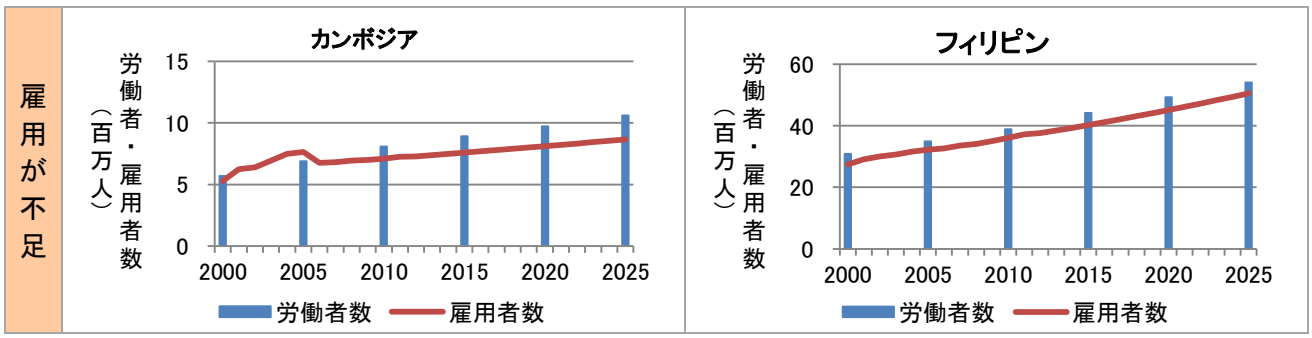
（出所：IMF “World Economic Outlook”より調査団作成）

ASEAN 各国の労働者と雇用のバランスを分析するため、2025 年までの労働者数[4]（15 歳以上）予測値と、2008 年-2012 年の雇用増加ペースが 2025 年まで継続した場合[5]の雇用者数を比較した。実際は、職種や地域、時期により変動するが、労働者が雇用者数を上回り、雇用が不足する傾向にある国は、カンボジア、フィリピン、ブルネイであった（図表 3-67）。これらの国では、雇用創出効果のある産業を育成する必要があり、例えば、カンボジアにとってタイから製造業の一部が移管され、国際分業体制が構築され始めていることは、重要な雇用機会であり、これを拡大させなければならない。

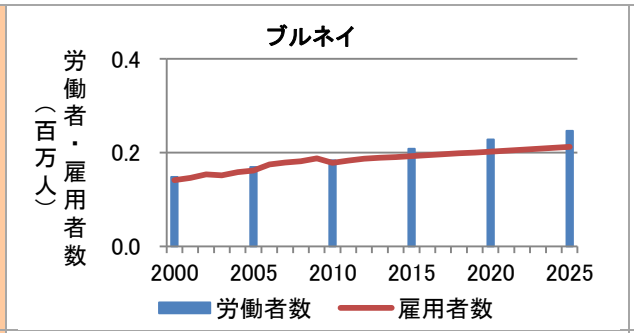
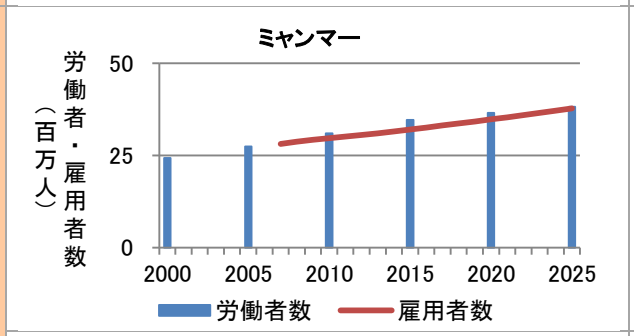
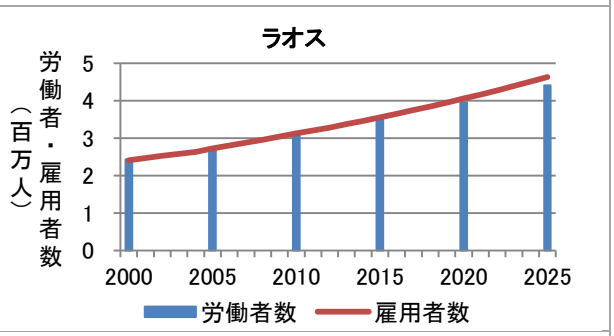
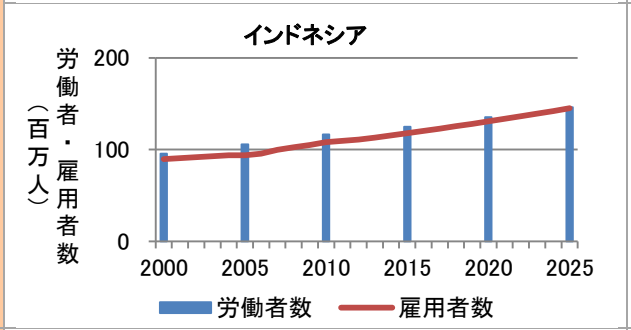
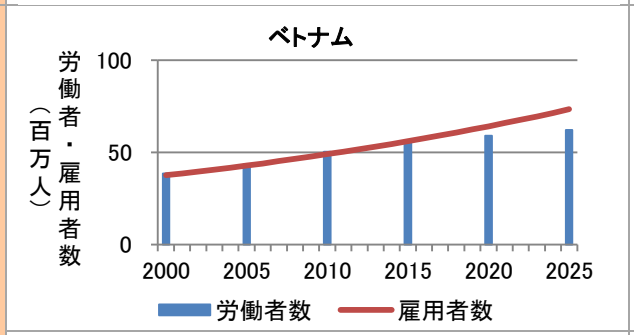
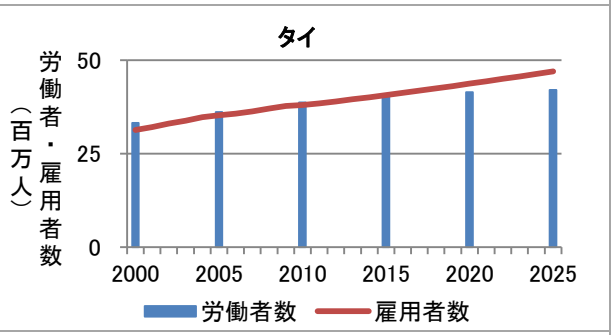
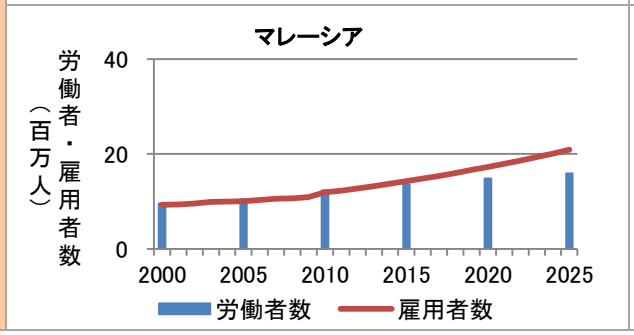
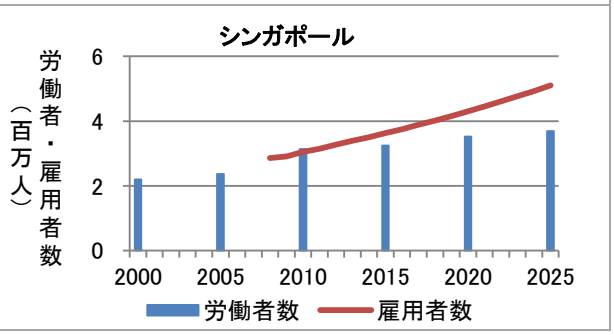
両者がほぼ均衡する国は、ミャンマー、ラオス、インドネシアであった（2020 年以降はラオスにおいて労働者がやや不足する可能性有）。

逆に、雇用者数が労働者数を上回り、労働者が不足する傾向にある国は、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポールであった。これらの国では、頭脳流出の防止や外国人労働者の受け入れ体制の整備、女性の就業促進、定年の延長等による労働者の確保や労働生産性の向上、労働者が豊富な周辺国に労働集約的な工程を移管し、国際分業体制を構築するなどの施策が必要となる。

図表 3-67 労働者数と雇用者数のバランス



[4] 15 歳以上人口（国連人口部中位推計値）に 2012 年の労働参加率（ADB Key Indicator）を積算した。
[5] データ不在のため、シンガポールは 2009-2012 年を採用

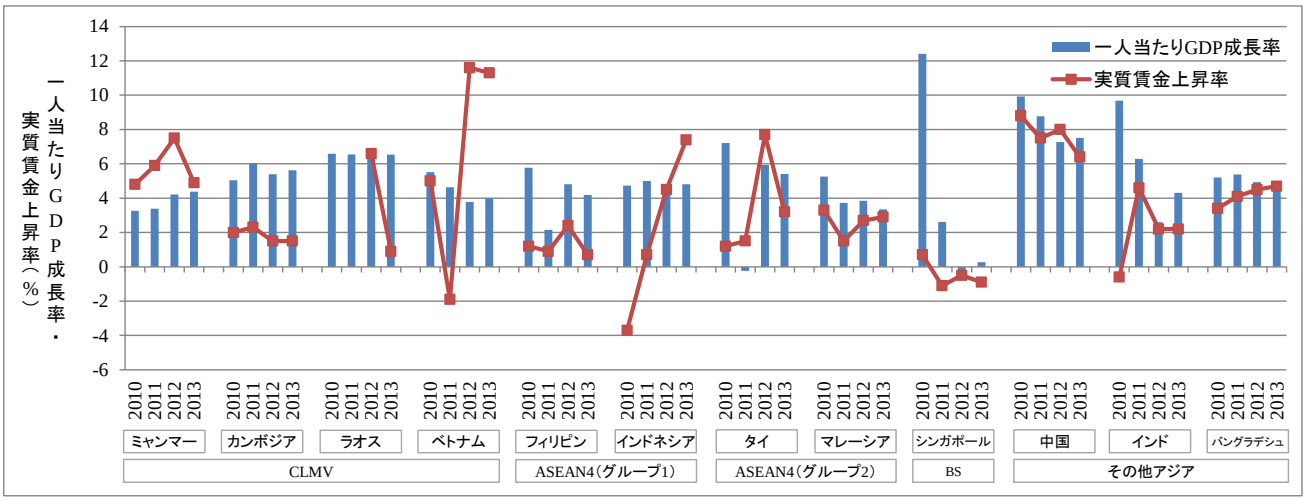
		
ほぼ均衡		
		
労働者が不足		
		

（出所：国連経済社会局人口部、ADB “Key Indicators for Asia and the Pacific 2013”, UN ESCAP database より調査団作成）

【日本企業の賃金水準】

ASEAN 各国では、賃金の急速な上昇が、ASEAN に進出する企業の課題として挙がっている（日系企業への調査）[6]。2010 年から 2013 年の実質賃金上昇率（日本企業への調査）と一人当たり GDP 成長率（実質）を比較すると、ミャンマー、ベトナム、インドネシア、タイにおいて一人当たり GDP 成長率を上回る賃金の上昇が見られた（図表 3-68）。

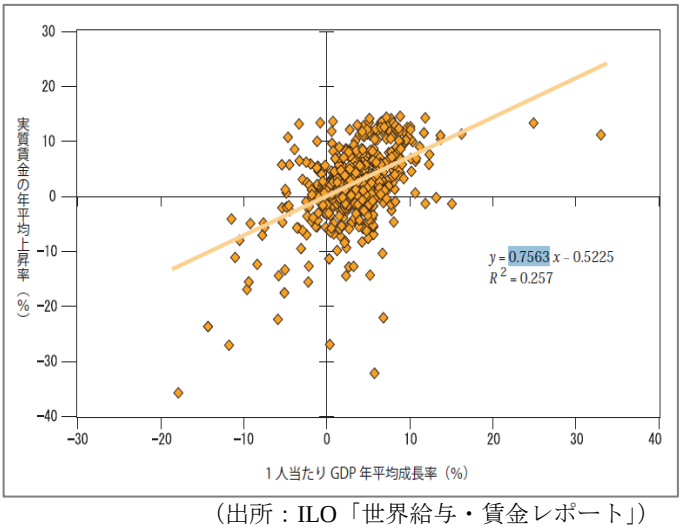
図表 3-68 2013 年の実質賃金上昇率（日本企業）



（出所：IMF World Economic Outlook, JETRO「アジアにおける新しい産業集積の状況 2013 年 9 月」より調査団作成）

ILO(International Labor Organization)の研究[7]によると、世界の賃金弾力性（一人当たり GDP 成長率に対する賃金上昇率の割合（図表 3-69 の一次関数の傾き））は平均で 0.75 程度と試算している。すなわち、一人当たり GDP 成長率の 0.75 倍が平均的な賃金上昇率と捉えることができる。実際には 0.75 を上回る国も多く存在するものの、一人当たり GDP 成長率を大きく上回る賃金上昇率が持続することは、特に相対的に安価な労働力を必要とする労働集約型産業を中心に成長の制約要因となる。そのため、労働集約型産業の立地する国において、過度な賃金上昇を継続させることは、労働生産性の向上が伴わない限り、直接投資先としての競争力低下に繋がる。一人当たり GDP 成長率を上回る賃金上昇の実績がある、ミャンマー、ベトナム、インドネシア、タイにおいて注意が必要となる。

図表 3-69 世界の賃金弾力性



（出所：ILO「世界給与・賃金レポート」）

[6] JETRO（2013）「在アジア・オセアニア日系企業実態調査」
[7] ILO(2008)「世界給与・賃金レポート」

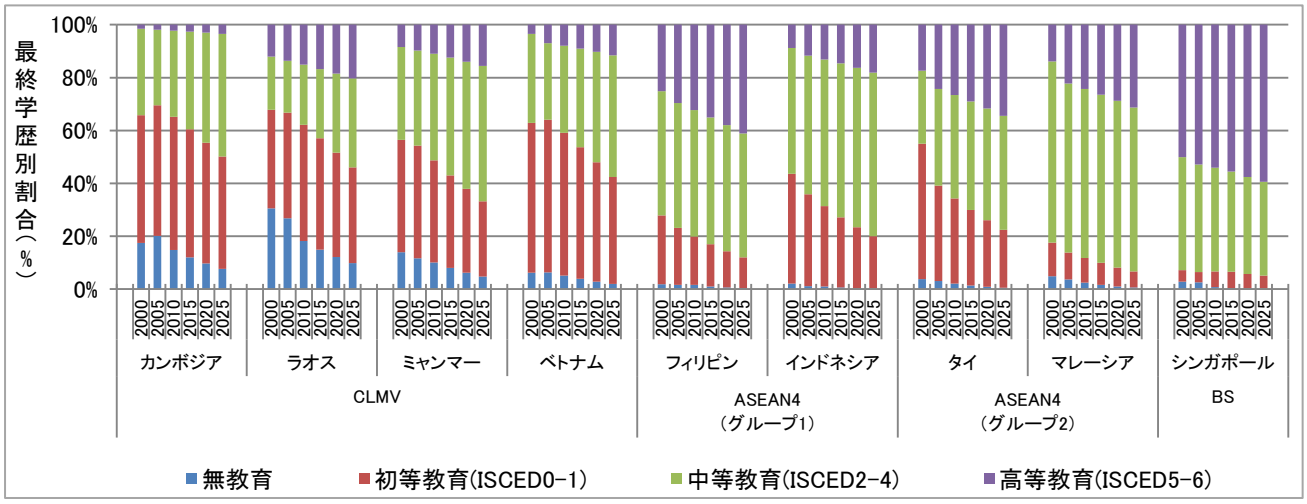
また、人口動態的には、前述の通り（図表 3-67）労働者の不足が予測されるベトナム、タイ、マレーシア、シンガポールにおいて賃金の上昇圧力が高い状態となり、一人当たり GDP 成長率を上回る賃金上昇が発生する可能性がある。

【教育】

IIASA（国際応用システム分析研究所）の教育水準予測[8]によると、2025 年に高等教育を最終学歴とする割合は、CLMV ではカンボジア、ASEAN4 ではインドネシアの水準が相対的に低い（各年において最終学歴が確定していると考えられる 25-29 歳のデータを抽出）（図表 3-70）。これらの国では、労働市場において高等教育を修了した人材が不足し、一般的に高等教育修了者が就くことが多い研究者やマネジメント層の不足が課題となる可能性がある。また、最終学歴が初等教育以下である割合が高い（40%以上）である国は、カンボジア、ラオス、ベトナムであり、教育水準の底上げが必要とされる。

中等教育進学率は低いが、その他（高等、初等教育と無教育）の割合が高く、高学歴・低学歴の 2 極化が進んでいると考えられる国は CLMV ではラオス、ASEAN4 ではタイであった。教育水準と職階が比例すると仮定すると、これらの国では、労働集約的な業務のワーカーと研究や経営を実施できる人材は確保できるものの、製造現場や店舗等の管理者が不足する可能性がある。

図表 3-70 25-29 歳の人口における最終学歴別割合

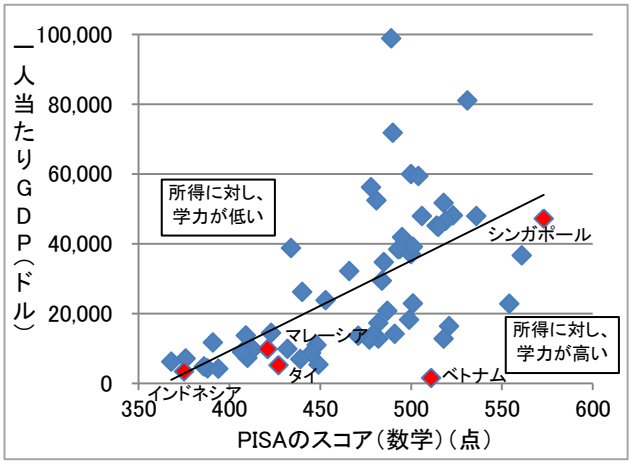


（出所：IIASA “Projection of populations by level of educational attainment, and, age and sex for 120 countries for 2005-2050” 2010 年 9 月より調査団作成）

[8] 2000 年までの実績に基づき、世界の標準的な学力水準向上ペース（GET(Global Education Trend)シナリオ）で推移した場合の教育水準を予測している。

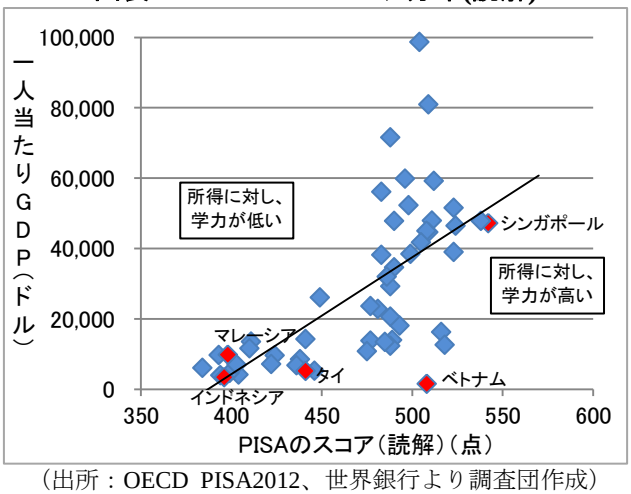
ASEAN 各国では、最終学歴の向上が予測される。ただし、同時に学力の向上も伴わなければ学歴相応の知識や技能を持つことができないため、高学歴者の給与に見合わない人材が増加する。そのような人材が雇用されなくなると労働需給にミスマッチが生じるようになる。世界 65 ヶ国の 15 歳を対象に OECD が実施した学習到達度調査（PISA：Programme for International Student Assessment）の結果と各国の一人当たり GDP を比較すると、ASEAN 各国は数学、読解、科学のそれぞれにおいて所得に対して学力が高い傾向にあることがわかった。特にベトナムは一人当たり GDP が同水準の国よりも突出して学力が高い傾向があり、15 歳時点での学生の競争力が高いことがわかる（図表 3-71, 3-72, 3-73）。

図表 3-71 PISA のスコア分布(数学)



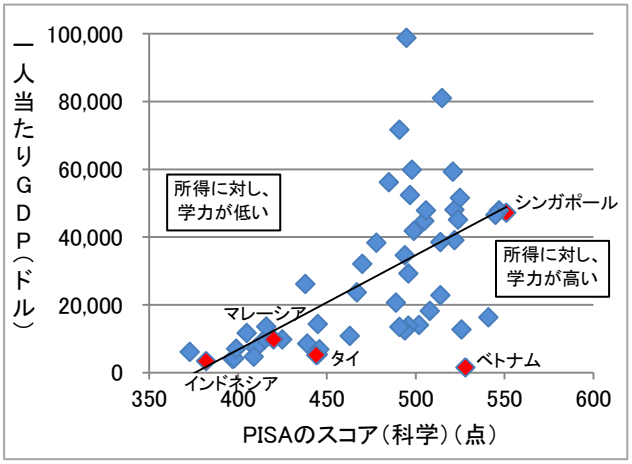
（出所：OECD PISA2012、世界銀行より調査団作成）

図表 3-72 PISA のスコア分布(読解)



（出所：OECD PISA2012、世界銀行より調査団作成）

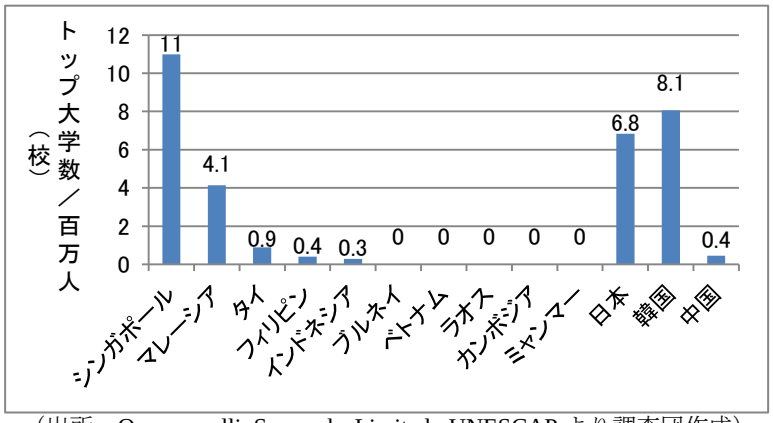
図表 3-73 PISA のスコア分布(科学)



（出所：OECD PISA2012、世界銀行より調査団作成）

16 歳以上の生徒を対象にした大規模な国際的学力テストで、PISA の様に ASEAN 各国を対象国に含むものはない。そのため、世界的に評価を受ける大学で教育を受けた学生の学力は高いと仮定し、人口 100 万人（15-19 歳）に対する世界トップ大学 450[9]に選出された大学数を国別に比較した（図表 3-74）。学校数が多い国では、学力の高い学生が多く育つ可能性が高いと考えられる。

図表 3-74 人口（15-19 歳）百万人当たりトップ大学数(2013 年)



（出所：Quacquarelli Symonds Limited, UNESCAP より調査団作成）

ASEAN では、シンガポールが 11 校と日本や韓国を上回った。一方、マレーシアは 4.1 校、タイ、フィリピン、インドネシアは 1 校以下、その他の国（15 歳を対象にした PISA では OECD 平均を上回ったベトナムを含む）では 0 であった。大学の競争力強化は短期間で実現できる施策ではないため、シンガポールを除く国々では、教育水準の向上だけではなく、学力の向上についても引き続き取り組む必要がある。

【経済成長の要因】

＜要因の変化＞

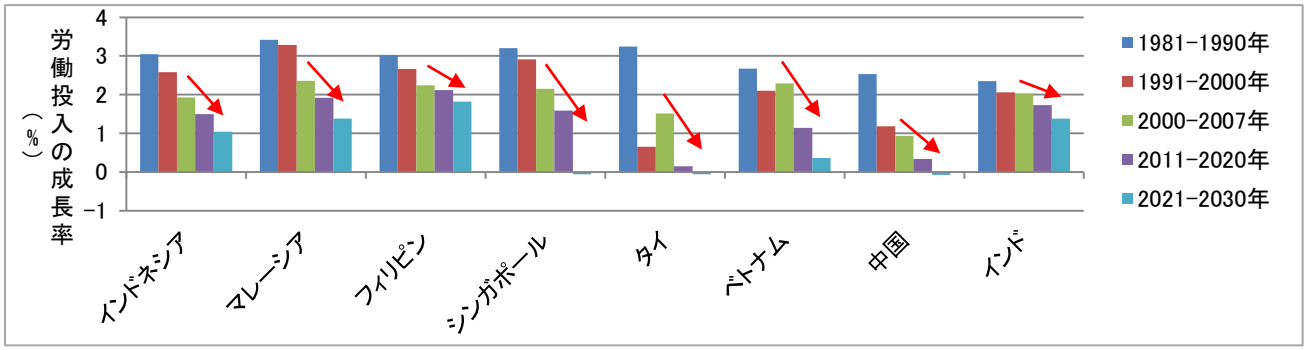
ポール・クルーグマン教授が「アジアの奇跡という幻想」で指摘した様に、ASEAN 各国が長期的に経済成長を続けるためには、経済成長の要因を労働投入と資本投入から、全要素生産性の向上を目指していく必要がある。

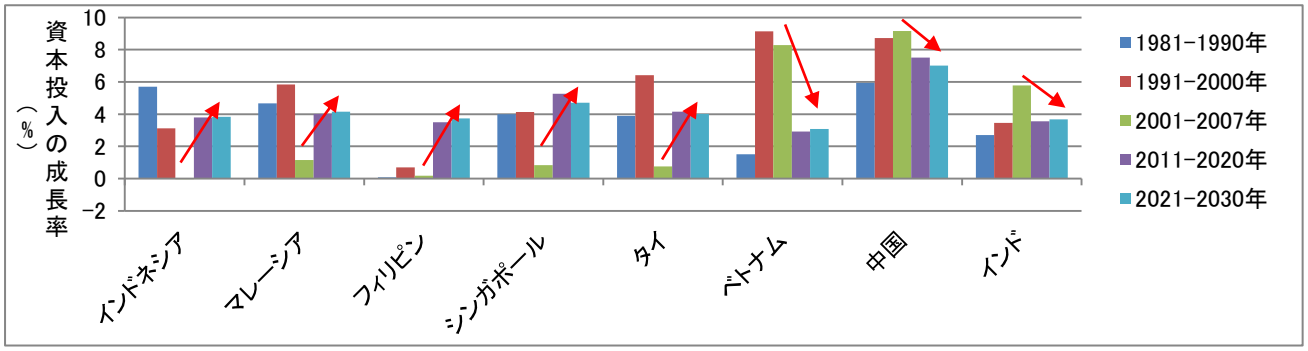
ADB の予測[10]によると、2007 年までの実績と 2021 年から 2030 年の値を比較した場合、経済成長の要因である労働投入の成長率は各国で低下傾向にあり、シンガポール、タイにおいてマイナス、ベトナムにおいても 0 に近くなる（図表 3-75）。資本投入の成長率については、直近で資本投入が進み、今後は資本の限界生産力が減少すると見込まれるベトナムを除いて増加が予測されている。一方、全要素生産性については、ベトナムを除き減少が見込まれている。ベトナムにおいては高い資本投入の成長率を維持させ、その他の ASEAN 諸国では全要素生産性を向上させる必要がある。また同予測では、教育（前述）や R&D 投資、知的財産権保護に関する改革の実施により、資本投入・全要素生産性の成長率が増加するとしている。

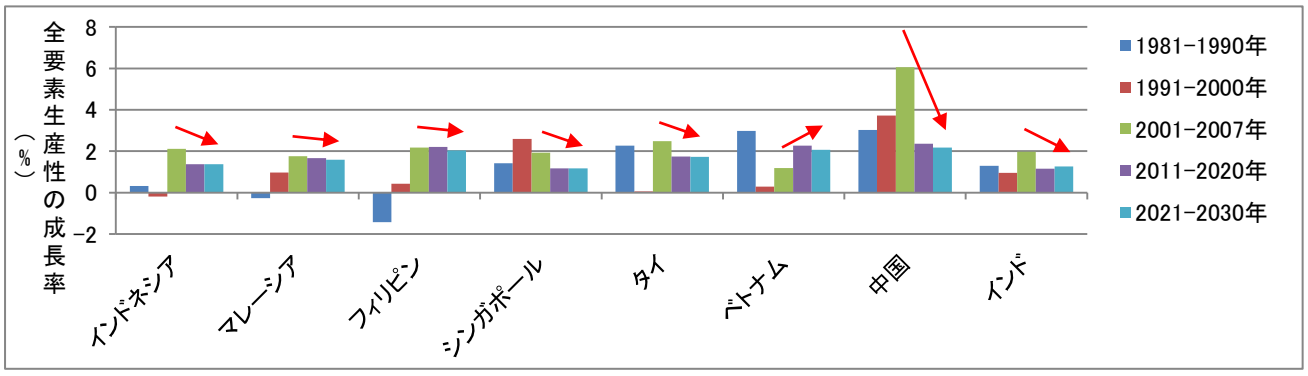
[9] Quacquarelli Symonds Limited, “QS World University Rankings 2012/2013”

[10] ADB（2010）,“Economic Growth in Asia: Determinants and Prospects”
同レポートでは、実績値としては入手可能であった 2007 年までの値が記載されている。また、予測に使用できるデータの年次の都合上、2010 年以降を予測の範囲としている。そのため、成長率を予測できる範囲は 2011 年以降となっている。レポート内では経済成長の要因として、教育についても触れられている。

図表 3-75 GDP 成長の要因毎の成長率







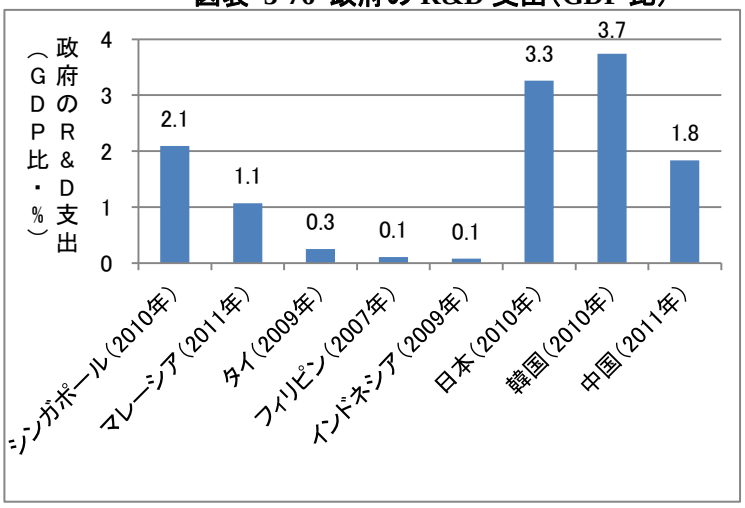
（出所：ADB “Economic Growth in Asia: Determinants and Prospects” 2010 年 9 月より調査団作成）

＜経済成長の促進材料＞

国内において R&D 活動が活発化することはコスト削減や、高付加価値製品の販売による収益性改善に繋がるため、促進することが求められる。

R&D の状況を示す指標の 1 つとして、政府の R&D 投資額が GDP に占める割合を分析すると、日本や韓国に比較すると少ないものの、シンガポールは 2.1%、マレーシアは 1.1%であった。一方タイやフィリピン、インドネシアは 0.3-0.1%に留まっており、マレーシアの 1/3 以下であった（図表 3-76）。

図表 3-76 政府の R&D 支出（GDP 比）

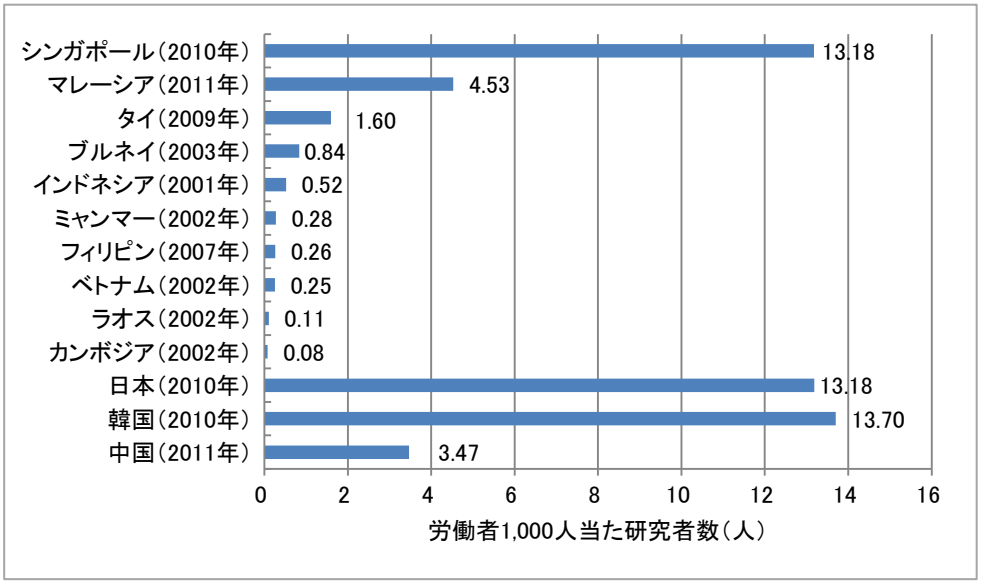


（出所：世界銀行「World Development Indicator」より調査団作成）

また、労働者 1,000 人当たりの研究者数を比較すると、シンガポールには日本や韓国と同等の人数が存在するが、マレーシアでは約 3 割、タイやその他の国では約 1 割以下となっている（図表 3-77）。

生産年齢人口が減少するシンガポールやタイ、高所得国入りを目指すマレーシアを中心に、R&D への支出拡大、研究者の育成を行うことで、収益性の高い産業を育成する必要がある。

図表 3-77 研究者数（労働者 1,000 人当たり）

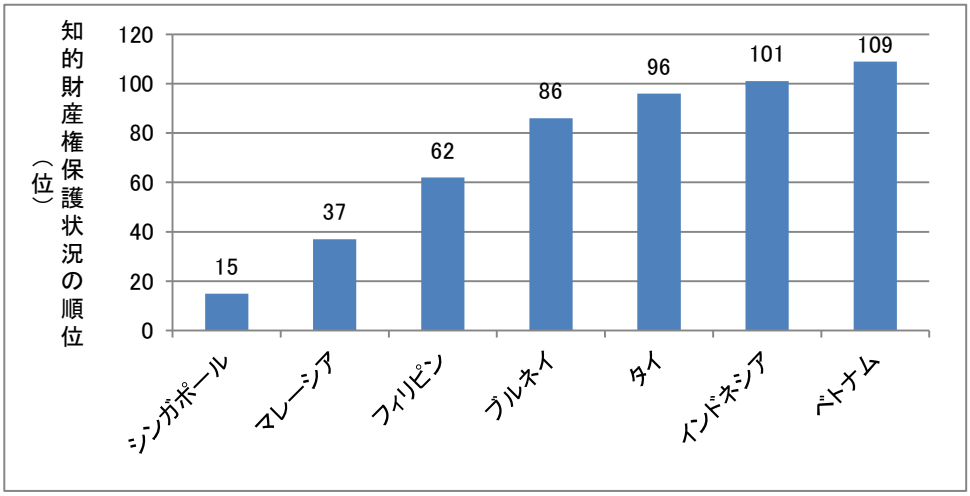


（出所：UNESCO より調査団作成）

R&D 投資を増加させる上では、研究開発による成果の知的財産権が保護される仕組みを整備し、R&D の拠点として国際競争力を高める必要がある。

様々な財産権に関する国際的な保護状況ランキング[11]の内、知的財産権のランキングによれば、131 ヶ国中、ブルネイが 86 位、タイが 96 位、インドネシアが 101 位、ベトナムが 109 位と低評価を受けている（図表 3-78）。これらの国では今後、知的財産権に関する法整備や遵守のための普及・啓発、取り締まりを強化する必要がある。

図表 3-78 知的財産権保護状況のランキング（131 ヶ国中）



（出所：IPRI “International Property Rights Index 2013 Report” より調査団作成）

② 楽観的シナリオ

楽観的シナリオ
・タイやシンガポール、ベトナムにおいて生産年齢人口の減少または増加率の低減が始まるものの、熟練労働者に関する MRA の発効、非熟練労働者の受け入れ条件緩和により、労働者の確保が容易となり、賃金の上昇圧力が緩和される。 ・一方、カンボジアやラオスなどの余剰労働力を抱える国では、海外就労者が増加し、海外就労者からの送金が増えると同時に、熟練労働者の受け入れによる技術移転も進展する。 ・賃金水準の安定と同時に、教育水準や質の向上、R&D 投資の増加、知的財産権の保護が進むことで、製造業の R&D 部門の進出や研究者、エンジニア、マネジメント層の供給が増加する。そのため、資本投入や全要素生産性向上による経済成長へのシフトが加速し、労働投入による経済成長率の減少を補てんする。

[11] IPRI(International Property Rights Index) “International Property Rights Index 2013 Report”

③ 悲観的シナリオ

悲観的シナリオ
・タイやシンガポール、ベトナムにおいて生産年齢人口の減少または増加率の低減が始まるだけでなく、熟練労働者に関する MRA の発効遅延、非熟練労働者の受け入れ制限の強化により、労働者の確保が困難となる。 ・更に、域内貿易の円滑化に必要なインフラ整備も遅れ、国際分業体制の整備も進展しない場合、労働者の不足する国では賃金の上昇圧力が高まる。 ・民間企業は労働生産性の向上により、賃金上昇分の吸収を目指すため、機械化投資（資本の投入）が増加する。しかし、教育水準や質の向上、R&D 投資の増加、知的財産権の保護に関する政策が十分に実施されない場合、より知識集約型な産業に労働者がシフトできず、失業者が増加する。また、全要素生産性の成長率も低下する。その結果、労働投入の成長率低下に伴い、経済成長率全体も低下する。 ・生産年齢人口が豊富に存在し、余剰労働者を抱える国では、海外での就労（不法就労を含む）が増加する。また、資本投入や全要素生産性も向上しないため、経済成長率が低下する。

④ 労働環境セクターにおける課題

本セクター（労働環境）の現実的シナリオより、「雇用機会の不足」と「労働者の不足」、「急激な賃金上昇」、「教育水準の低さ」、「国内教育格差」が本セクターの課題として挙げられる。

各課題について、各国が置かれている状況を色分けし、課題一覧とした（図表 3-79）（各色分けについては凡例参照）。

「雇用機会の不足」については、増加する労働者に対して雇用が不足すると予測されるカンボジア、フィリピン、ブルネイを「赤」に色分けした。

「労働者の不足」については増加する雇用機会に対して労働者が不足すると予測されるベトナム、タイ、マレーシア、シンガポールを、「急激な賃金上昇」については、直近で高い賃金上昇率を示したミャンマー、ベトナム、インドネシア、タイと労働者不足で賃金上昇圧力が高まり易くなるマレーシア、シンガポール、タイ、ベトナムを、「教育水準の低さ」については、最終学歴が無教育又は初等教育である割合が高いカンボジア、ラオス、ベトナム、インドネシアを、「国内教育格差」については、最終学歴が無教育・初等教育又は高等教育である割合が相対的に多く、低学歴と高学歴に 2 極化する懸念があるラオス、タイを「赤」に色分けした。

本章で「赤」に色分けされた国については、次章において当該課題を詳述する。

図表 3-79 労働環境セクターにおける課題一覧

	CLMV				ASESN4 (Group1)		ASESN4 (Group2)		BS	
	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ベトナム	フィリピン	インドネシア	タイ	マレーシア	ブルネイ	シンガポール
雇用機会の不足										
労働者の不足										
急激な賃金上昇									-	
教育水準の低さ									–	
国内教育格差									–	

凡例

	既に課題が顕在化しているか、2025年までに課題になると予測されている
	2025年までに課題となる可能性がある
	2025年までには課題となる可能性が低い
–	情報不足により検証不可

(4) 運輸・交通

ASEAN が投資環境を向上させるためには、域内の物理的・制度的な連結性を高めるインフラ整備と同時に、各国で進展する都市化に対応したインフラ整備も実施する必要がある。

そのため、本セクターでは、【物理的インフラ整備】、【制度的インフラ整備】、【都市交通】について分析し、2025 年に向けた運輸・交通に関する動向を予測する。

① 現実的シナリオ

＜要約＞

【物理的インフラ整備】

・Peter A.Petri 教授の研究グループの予測によると、2025 年における ASEAN の貿易額は 2010 年と比べて約 2.3 倍に増加する。既存の物理的インフラで約 2.3 倍の貿易量を実現することは困難と考えられ、港湾や空港の新設・改修や道路・鉄道の敷設といったインフラ整備が必要になる。また、貿易を行う企業のビジネス環境整備のために一定のインフラ整備が必要という見方もできる。

・ASEAN において計画されている物理的インフラ整備が進展することによる経済効果は大きく、ERIA によると 2010 年から 2020 年にかけて、域内総生産（Gross Regional Domestic Product（以下 GRDP））の押し上げ効果に関し、ほぼ全ての地域で経済効果があると予測している。

・しかし、ADB の予測では、2010 年-2020 年のインフラニーズが GDP に占める割合はラオスで 23.8%、カンボジアで 12.4%等と非常に高く、予算確保の困難さからプロジェクトの遅延が予測される。

・予算不足の解消に加え、サービス品質の向上、民間企業の事業機会創出等を目的に、空港や港湾、鉄道等のインフラ整備には PPP（Public Private Partnership）スキームの利用が増えると考えられる。他方、法規制の未整備、政府の案件形成能力の不足、官民でのリスク負担の不明瞭さ等の課題を解決する必要もある。

・ASEAN 高速道路ネットワーク（ASEAN Highway Network（以下 AHN））については、2020 年までにクラスⅡ、Ⅲの道路をクラスⅠ以上に引き上げる計画の完了が 2025 年以降に遅れる可能性がある。

・シンガポール-昆明鉄道（Singapore-Kunming Rail Link（以下 SKRL））については、2020 年の完成を目標にしているが、予算の確保が課題であり、2025 年時点での完成には不確実性がある。

・国際港の整備は、優先 10 港湾を中心に各国で整備が計画・実施されており、今後も進展する。

・Ro-Ro 船による近距離海上輸送は、JICA による F/S で優先順位が高いと判断された Dumai（インドネシア）-Malacca（マレーシア）間や Belawan（インドネシア）-Penang（マレーシア）間の整備が進むと考えられるが、制度改善に時間を要し、整備遅延も考えられる。

・航空の自由化については、域内の航空会社による運航ルートを自由化することは、自国フラッグ・キャリアの競争力が弱い国では受け入れることが難しく、各国内も含めて域内の航空会社が自由な運航を許される可能性は低い。

【制度的インフラ整備】

・交通円滑化協定は、国内事業者との調整や法改正等に時間を要する国があり、署名や批准が遅れるため、ASEAN 全域において協定が実施されることは難しい。

・一方、越境交通協定（Cross Border Transportation Agreement（以下 CBTA））を通じて、シングルストップやシングルウィンドウの実施地点が増加していることが見込まれる。

・AEC の取り組みである ASW(ASEAN Single Window)の構築は、ミャンマー、カンボジア、ラオスを除く 7 ヶ国で接続テストに成功しており、2025 年までに主要港湾で ASW が稼働する。ミャンマー、カンボジア、ラオスにおいては、NSW（National Single Window）の構築・運用・ASW との接続テスト等に今後時間を要するため、2025 年までに ASW を稼働させることは困難が伴う。

【都市交通】

・ASEAN の都市化は今後も更なる進展が予測されており、2010 年から 2025 年までに全体の都市人口は 1.4 倍に増加し、2025 年の ASEAN 総人口の約 52%を占める[1]。特にシンガポール、カンボジアを除くその他の国々では、都市人口が 8%-11%増加し都市化が進展する。

・ASEAN では、2011 年から 2025 年の間に自動車保有台数が 860 万台から 1,400 万台に増加することが予測されており、都市別ではジャカルタが 55 万台と他 ASEAN の都市と比較し最もモータリゼーションが進む。

・都市化に伴い、各都市の人口密度が増加する。特にマニラでの増加が顕著であり、2011 年の人口密度 18,650 人/㎢（東京よりも高い密度）から 2025 年には更に 1.3 倍の 23,453 人/㎢となり、ASEAN で最も人口密度の高い都市となる。

・都市化や自動車保有台数、人口密度の観点で特にジャカルタ、マニラは今後更に交通渋滞が悪化する可能性が高い都市と言える。他都市においても交通渋滞は都市問題となるが、ジャカルタ、マニラを含め、現在道路交通に代わり鉄道等による大量輸送網の整備が進められており、一部の都市では、道路網の構築や高度交通システム（ITS:Intelligent Transport System）の導入が計画されている。これらの事業が仮に 5 年遅延したとしても、2025 年までには完工する計画であることから、鉄道やバスといった公共交通へのシフトが進むことが期待できる。

・ただし、交通渋滞は都市交通インフラが整備された先進国でも発生する問題であり、都市化や自動車保有率、人口密度の増加の制御は困難であるため、完全に解消されることはないが、道路許容量の拡充、公共交通へのシフトが進むことにより、慢性化した交通渋滞は段階的に緩和されることが見込まれる。

[1] 国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計

【物理的インフラの整備】

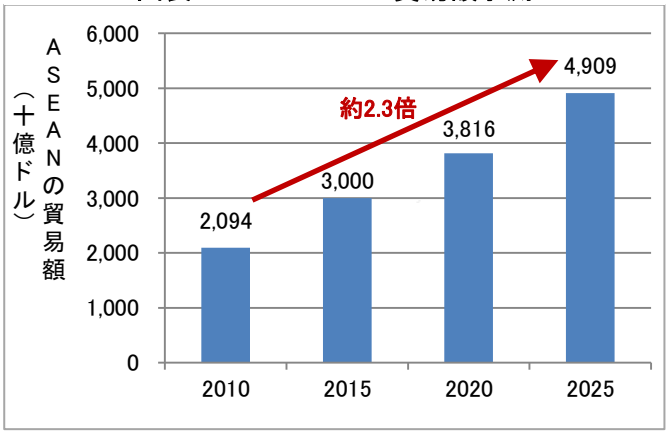
＜貿易量の増加＞

Peter A.Petri教授の研究グループの予測によれば、ASEANの貿易額（輸出・輸入の合計）は2010年から2025年にかけて約2.3倍に増加する[2]（図表 3-80）。貿易品目の価格変動に左右されるが、急激な価格上昇がない限りは貿易量も増加すると考えられる。

約2.3倍の貿易量を実現するには、港湾や空港、道路、鉄道といった物理的インフラの整備が必要になると考えられる。

また、貿易を行う企業を誘致するために一定の物理的インフラが必要という見方もできる。

図表 3-80 ASEAN の貿易額予測



（出所：Peter A. Petri, Michael G. Plummer and Fan Zhai (2012),"The Trans-Pacific Partnership and Asia-Pacific Integration: A Quantitative Assessment, Policy Analysis" Washington: Peterson Institute for International Economics and East-West Center.）

＜物理的インフラ整備による効果＞

ASEANにおいて物理的インフラが整備された場合、周辺地域において経済効果が発生する。ERIAのGSM (Geographical Simulation Model)を使った予測（2011年-2020年）[3]によると、物理的インフラの整備により、次のような経済効果があることが明らかにされている。

1. 経済回廊の中継地となる産業集積地には地方部から人口が流入し、産業集積地の人口増加と地方部の人口減少が進行する。
2. 産業集積地では雇用が創出されることにより所得が向上し消費が活発化することから周辺地域の経済を発展させる。

ASEAN とその周辺地域における将来的な域内総生産（GRDP）を地図上で色分けした場合、広い範囲で増加することが示された（図表 3-81）。

最も GDP の押し上げ効果が高い国はミャンマーで、145.8%の増加となる一方、最も低い国はブルネイで、2.7%の増加に留まると予測される（図表 3-82）。特徴としては、物理的インフラ整備が成長課題となっている国において効果が大きくなっている。

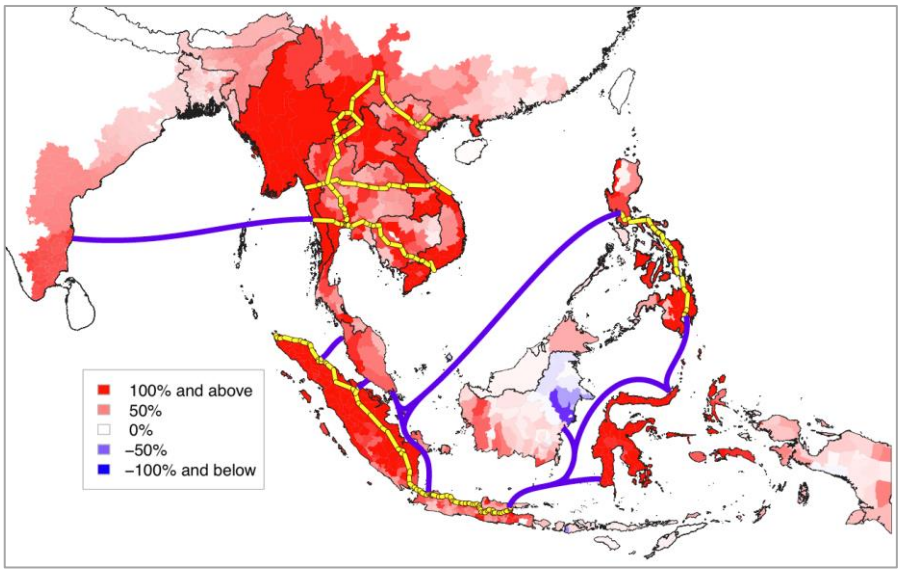
地域別では、GRDP の押し上げ効果が 100%以上となる地域が 956 地域中 254 地域、50%以上が 239 地域、0%以上が 446 地域、0%未満が 17 であり、ほぼ全ての地域で経済効果があると予測される（図表 3-83）。一方で、経済回廊・航路から外れる地域では、経済成長が見込まれない（成長率の押し上げ効果が 0%以下）地域もカンボジアやマレーシア、インドネシア、フィリピンに存在する。これらの地域において、対策を講じない場合は地域格差が拡大すると想定されるため、賦存する資源の開発や農業振興等の施策が必要となる。

[2] RCEP が 2019 年に成立した場合
Peter A. Petri, Michael G. Plummer and Fan Zhai, (2012) "The Trans-Pacific Partnership and Asia-Pacific Integration: A Quantitative Assessment, Policy Analysis" Washington: Peterson Institute for International Economics and East-West Center.

[3] 経済回廊整備による産業や人口集積の変化による経済効果を長期予測分析している。このモデルでは、国単位よりも詳細な地域単位で経済効果を検証できる。
南部経済回廊、東西経済回廊、南北経済回廊、インドネシア内・フィリピン内の経済回廊、ダウェー-マドラス航路、さらにマレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピン間の Ro-Ro 船航路が整備・改善された場合の予測

しかし、後述する様にインフラ整備は予算確保の困難さ等から遅延する傾向にあるため、実際にはGRDP 押し上げ効果が ERIA の予測を下回る可能性が高い。

図表 3-81 物流インフラ整備による 2010 年-2020 年の GRDP の押し上げ効果



（出所：ERIA プレゼン資料 (2010), “Comprehensive Asia Development Plan”）

図表 3-82 GDP 押し上げ効果

分類	国名	GDP押し上げ効果(%)
100%以上	ミャンマー	145.8
	ベトナム	114.6
50%以上	ラオス	99.3
	タイ	98.6
	カンボジア	97.9
	インドネシア	85
	フィリピン	73.4
	マレーシア	64.4
0%以上	シンガポール	29.2
	ブルネイ	2.7

（出所：ERIA プレゼン資料 (2010), “Comprehensive Asia Development Plan”）

図表 3-83 GRDP の押し上げ効果別割合

経済成長押し上げ効果	地域数
100%以上	254
50%以上	239
0%以上	446
0%未満	17
計	956

（出所：ERIA プレゼン資料 (2010), “Comprehensive Asia Development Plan”）

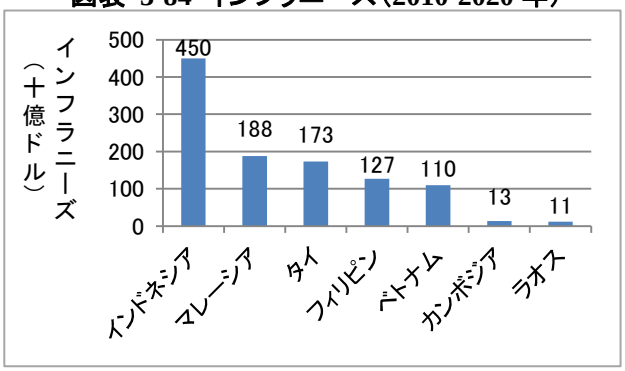
＜インフラ整備の予算制約＞

ADB は、ASEAN 各国のインフラ整備ニーズ額（物流、電力、ICT、上下水道の合計）を、2010 年から 2020 年の間にインドネシアで約 4,500 億ドル、マレーシアで約 1,880 億ドル、タイで約 1,730 億ドル等と予測している（図表 3-84）。年間のインフラニーズ額を各国の GDP（2012 年）と比べると、ラオスでは 23.8%、カンボジアでは 12.4%、ベトナムでは 12%にあたる（図表 3-85）。各国の政府支出額が GDP に占める割合は 2012 年時点で 16.6%から 26.7%であり、政府支出でインフラニーズの全てを満たそうとすると、ラオスやカンボジアでは大半の政府支出をインフラ整備に費やさなければならないことになる（図表 3-86）。

特にラオス、インドネシア、カンボジアでは物流インフラのニーズが 50%以上を占めており、物流インフラ整備の進捗が、予算の確保状況に大きく左右される（図表 3-87）。

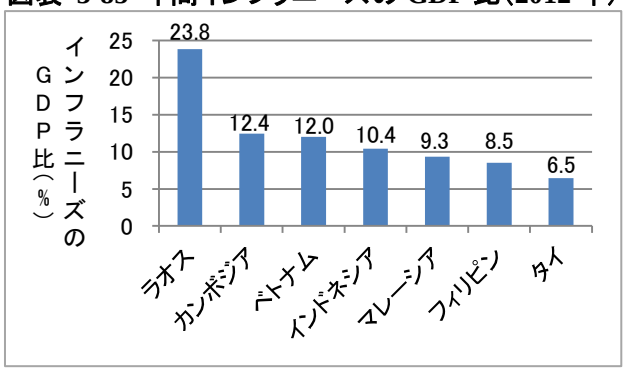
上記の様に、政府の予算のみでインフラを整備することは困難が伴うため、空港や港湾、鉄道等の PPP（Public Private Partnership）スキームによるインフラ整備が進むと考えられる。一方、PPP スキームを導入するにあたっては、関連法規制の整備や人材育成を促進する必要があり、この作業にも時間を要すると考えられる。

図表 3-84 インフラニーズ（2010-2020 年）



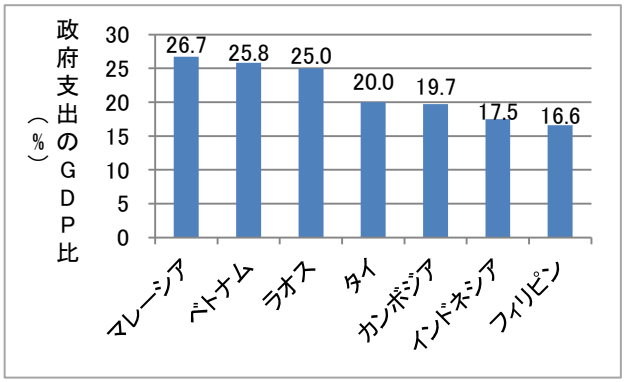
（出所：ADBI (2010), “Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020”）

図表 3-85 年間インフラニーズの GDP 比（2012 年）



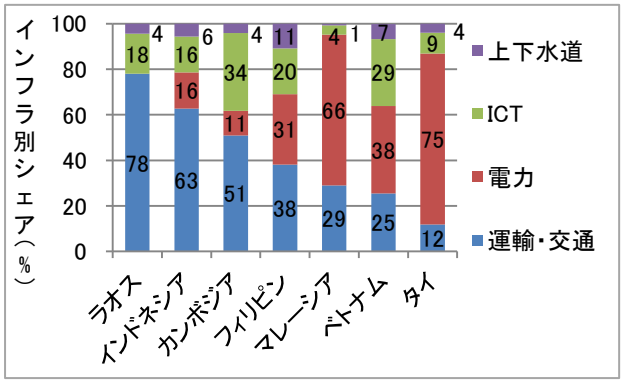
（出所：ADBI (2010), “Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020”, UN ESCAP database）

図表 3-86 政府支出総額の GDP 比（%）（2012 年）



（出所：UN ESCAP database）

図表 3-87 インフラ別ニーズのシェア（2010-2020）



（出所：ADBI (2010), “Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020”）

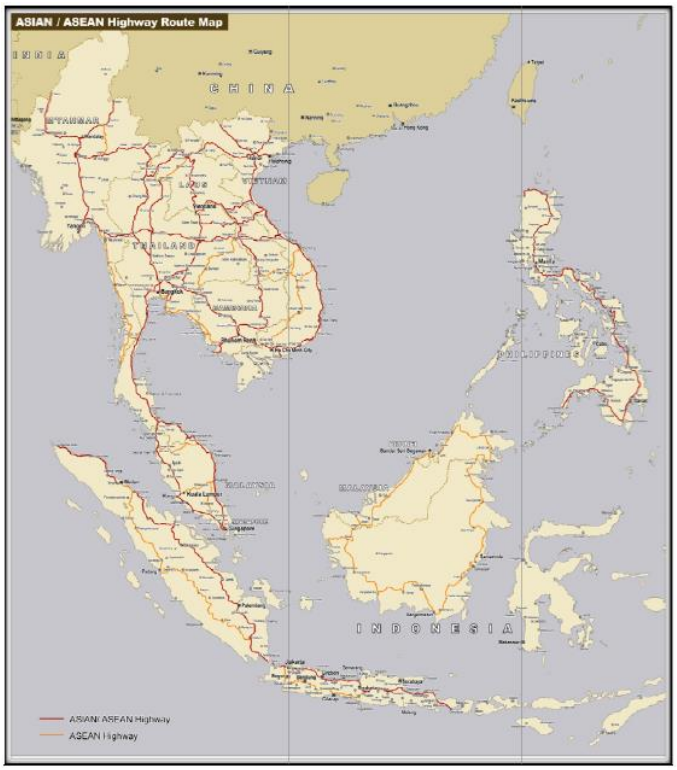
＜主な物理的連結性インフラ整備プロジェクト＞

2010 年 10 月に ASEAN 首脳会議で採択された「ASEAN 連結性マスタープラン（Master Plan on ASEAN Connectivity）」では、陸上輸送インフラとして ASEAN 高速道路ネットワーク（ASEAN Highway Network（以降 AHN））とシンガポール-昆明鉄道（Singapore-Kunming Rail Link（以降 SKRL））が物理的交通インフラの代表プロジェクトに位置付けられている。また、海上輸送では 47 の重要港の整備、島嶼部との連結性向上、航空輸送では単一航空市場の構築が重要プロジェクトに挙げられている。

＜陸上輸送インフラ整備の進捗＞

AHN は、ASEAN 内の 23 ルート、3 万 8,400km を整備する計画であり（図表 3-88）、SKRL は、シンガポールからマレーシア・タイ・カンボジア・ベトナム・中国（昆明）に至る東ルートとタイからミャンマー・中国（昆明）に至る西ルート、ベトナム・ラオス間の支線から成り、既存の線路に加えて 4,069km の不通・要補修部分の整備が必要とされている[4]（図表 3-89）。尚、SKRL の西ルートは、東ルートに比べて実現に向けた課題が多いため、東ルートの整備を優先させることが、ASEAN 連結性マスタープランに記載されている。

図表 3-88 AHN のルート



（出所：ASEAN（2010）「ASEAN 連結性マスタープラン」）

図表 3-89 SKRL のルート

（出所：ASEAN（2010）「ASEAN 連結性マスタープラン」）

[4] ASEAN（2010）「ASEAN 連結性マスタープラン」

一方、AHN と SKRL の整備は遅延が予測される。

AHN について、2004 年から 2008 年の間に整備が進み、クラスⅢ以下の道路[5]は 1,645.4km 減少した（総延長は 37,068.9 km から 37,690.9km に増加）（図表 3-90）。

しかし、2008 年時点では依然としてクラスⅢ以下の道路が 5,311.2km 存在し[6]、ブルネイ・アクションプラン（2010 年）では、2012 年までに全ての道路をクラスⅢ以上にする目標が設定されたが、JETRO による東西経済回廊・西側（バンコク-ヤンゴン間）の実走調査（2012 年 11 月）では、ミャンマーの山間部を中心にクラスⅢ以下の道路が長く続いており、クラスⅢ以上への改善は遅延していることがわかる（図表 3-91）。仮に、2004 年から 2008 年と同様のペースで道路整備が行われた場合、クラスⅢ以下の道路の格上げが完了する年は計算上 2021 年となる。

また、ブルネイ・アクションプランでは、特に交通量の多いクラスⅡ、Ⅲの道路を 2020 年までにクラスⅠ以上にすることを目標としているが、クラスⅢ以下の道路整備と並行して工事を進める必要があるため、予算確保や事業管理に困難が伴うと予想される。

図表 3-90 AHN のカテゴリ

カテゴリ	車線	設計速度[7]	その他条件
プライマリー	4 車線以上	100−120km/h	自動車専用道路
クラスⅠ	4 車線以上	80−110km/h	−
クラスⅡ	2 車線	80−100km/h	−
クラスⅢ	2 車線	60−80km/h	−

（出所：ASEAN Secretariat, http://www.asean.org/communities/asean-economic-community/item/annea-b-asean-highway-standards, 2014 年 4 月 8 日アクセス）

図表 3-91 クラスⅢ以下の道路の例

（出所：JETRO(2013) 「東西回廊・西側ルートを経由したバンコク-ヤンゴン間陸路輸送調査」）

SKRL は 1995 年の第 5 回 ASEAN 首脳会議では、2015 年の完成が目標としていたが[8]、連結性マスタープラン、ブルネイ・アクションプラン（共に 2010 年）では一部の不通部分について目標年が 2020 年に繰り延べられた。しかし、2020 年の完成を目標としている区間について、資金の確保が最大の課題となっており、進捗は順調ではない[9]。なかには新規敷設部分の距離が 330km の Vientiane-Thakhek 間や、129km の Loc Ninh（カンボジア国境）-Ho Chi Minh City 間等、長距離路線もあり[10]、2020 年の完成時期がさらに繰り延べられる可能性もある（図表 3-92）。

[5] クラスⅢとは 2 車線で平地での設計速度が 60-80km/h の道路を意味する。
[6] ASEAN Secretariat (2010), “BRUNEI ACTION PLAN 2011-2025(ASEAN STRATEGIC TRANSPORT PLAN)”
[7] 平地の場合
[8] 石川幸一（2012）「ASEAN 経済共同体創設の現況－スコアカードによる評価－」（『季刊 国際貿易と投資』 Winter 2012/No.90）
[9] INFRASTRUCTURE INVESTOR, PEI Ltd. (APRIL 2013) “ASEAN an Intelligence Report”
[10] 同上

図表 3-92 SKRL 東線の未接続部分の現状

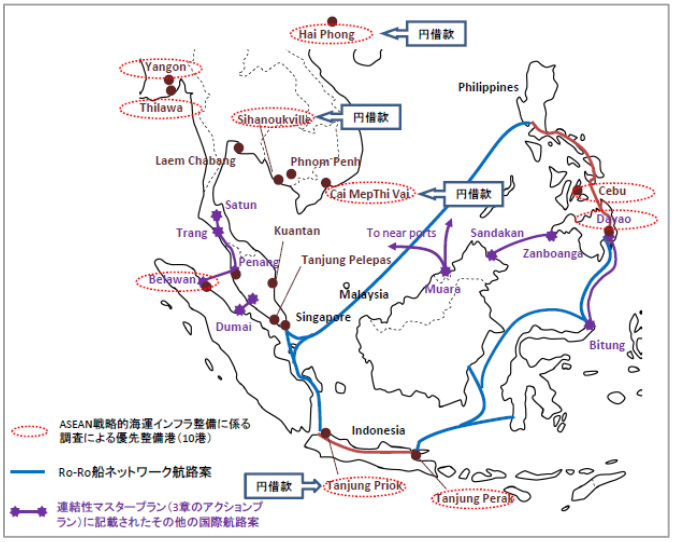
国	未接続部分	現状	完成予定
カンボジア	Poipet（タイ国境）-Sisophon	建設中	2015 年
カンボジア	Phnom Penh-Loc Ninh（ベトナム国境）	F/S が終了	2015 年
ベトナム	Loc Ninh（カンボジア国境）-Ho Chi Minh City	F/S が終了	2020 年
タイ	Aranyaprathet-Klongluk	建設事業者の入札中	2014 年
ラオス	Vientiane-Thakhek	F/S が終了	2020 年
ラオス	Thakhek-Mu Gia（ベトナム国境）	F/S が終了	2020 年
ベトナム	Mu Gia（ラオス国境）-Tan Ap	プレ F/S が終了	2020 年
ベトナム	Tan Ap-VungAng	F/S 中	2020 年

（出所：ASEAN Secretariat (2012), “ASEAN Connectivity, Project Information Sheets”）

＜海上輸送インフラ整備の進捗＞

ASEAN 連結性マスタープランでは、海上輸送ネットワークを構築する上で重要な 47 港湾を指定している。さらに、JICA の調査に基づき、ASEAN は 10 港湾の整備を優先プロジェクトとして選定している[11]（図表 3-93）。これらの港湾では、既にドナーの支援や民間資金を活用した能力向上プロジェクトが実施されている。港湾能力が不足した場合、貿易量の伸びが抑制されるため、港湾整備は今後において優先的に整備が進められる。

図表 3-93 優先港湾



（出所：JICA（2011）「ASEAN 統合に向けて：連結性実現への課題と JICA の取り組み」）

国内や ASEAN 域内の近距離海上輸送には、コンテナ船よりも迅速で、簡易な港湾設備で積み下ろしが可能となる Ro-Ro 船の利用が増加する。Ro-Ro 船の航路を決めるにあたり、JICA が実施した F/S[12]によると、Dumai（インドネシア）-Malacca（マレーシア）や Belawan（インドネシア）-Penang（マレーシア）の優先度が高い（図表 3-94）。これらのルートでは、一定の既存設備があり、整備が比較的容易となっている。今後、Ro-Ro 船が運航するためには、各国における CIQ などの制度整備に時間を要するが、2025 年においては優先航路において運航が開始され、周辺地域では GRDP が押し上げられる可能性が高い。

[11] JICA（2011）「ASEAN 統合に向けて：連結性実現への課題と JICA の取り組み」
[12] JICA（2013）“The Master Plan and Feasibility Study on the Establishment of an ASEAN RO-RO Shipping Network and Short Sea Shipping”

図表 3-94 Ro-Ro 船航行ルートの整備の優先度

優先度	ルート	国	既存の航行ルート
1	Dumai-Malacca	インドネシア-マレーシア	全ルートで存在
2	Belawan-Penang	インドネシア-マレーシア	全ルートで存在
3	Davao/General Sntos-Bitung	フィリピン-インドネシア	一部ルートで存在
4	Tawau-Tarakan-Pantoloan	マレーシア-インドネシア	一部ルートで存在
5	Muara-Zamboanga	ブルネイ-フィリピン	一部ルートで存在
-	Muara-Labuan-Brooke's Point	ブルネイ-マレーシア-フィリピン	一部ルートで存在
-	Belawan-Phuket	インドネシア-タイ	なし
-	Johor-Sintete	マレーシア-インドネシア	なし

（出所：JICA(2013),"The Master Plan and Feasibility Study on the Establishment of an ASEAN RO-RO Shipping Network and Short Sea Shipping"）

＜航空輸送インフラ整備の進捗＞

ブルネイ・アクションプランでは、2015 年までに ASEAN 単一航空市場（ASEAN Single Asean Market（以下 ASAM））の整備、航空分野の統合に関するロードマップ（Roadmap for Integration of Air Travel Sector（以下 RIATS））と航空旅客輸送の自由化に関する多国間合意（ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services（以下 MAFLPAS））の批准と実施等が目標として掲げられてきた。

しかし、これらが実現したとしても ASEAN 域内で各国の航空会社が自由に運航できるようになるわけではない。RIATS では、シカゴ条約（1944 年）で確認された自由化項目の内、無制限な第 3、第 4 の自由と第 5 の自由の実現を目標にしてきたためである[13]。自由な運航が可能となるには、第 6 の自由（本国をハブとする第三国間輸送の自由）や第 7 の自由（ゲージ権：第三国間輸送の自由）、第 8 の自由（カボタージュ：他国の国内輸送）が実現しなければならない[14]。ASEAN では、既にこれらの自由化に向けた調査も実施しており[15]、今後実現に向けた議論が深まる可能性はある。しかし、競争力の弱いフラッグ・キャリアが国内線を運航している国では、他国のキャリアに市場を奪われる可能性があるため、交渉の開始から合意・署名・批准までには相当な時間を要する可能性がある。そのため、2025 年時点において ASEAN 域内の航空会社が自由な運航を許されている可能性は低いと考えられる。

[13] 第 3・第 4 の自由は「路線・便数等を自由化（自国と相手国の企業の自由な経営判断による運航を可能とする）」、第 5 の自由は「相手国で旅客・貨物を積み込み、第 3 国へ運ぶ運送を自由化（以遠権）」
国土交通省（2012）「交通政策審議会航空分科会第 1 回基本政策部会 参考資料②」

[14] 石川幸一・清水一史・助川成也（2013）『ASEAN 経済共同体と日本』文眞堂

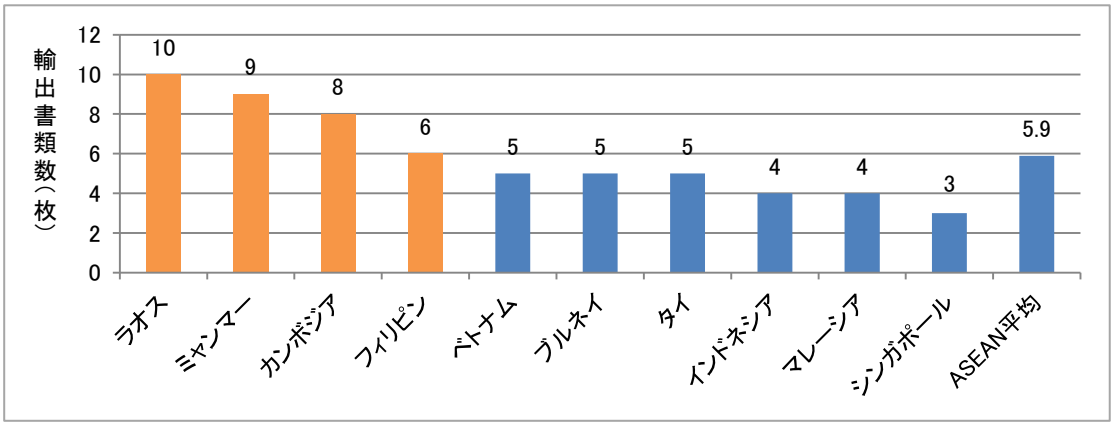
[15] 花岡伸也（2010）「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開」（『運輸と経済』第 70 巻第 6 号）

【制度的インフラの整備】

物理的インフラの整備と並行して貿易手続きの円滑化が進むことは、物流にかかる時間とコストの削減に繋がり、企業にとってより良い投資環境となるため、投資が増加し、その国の経済発展に繋がる。

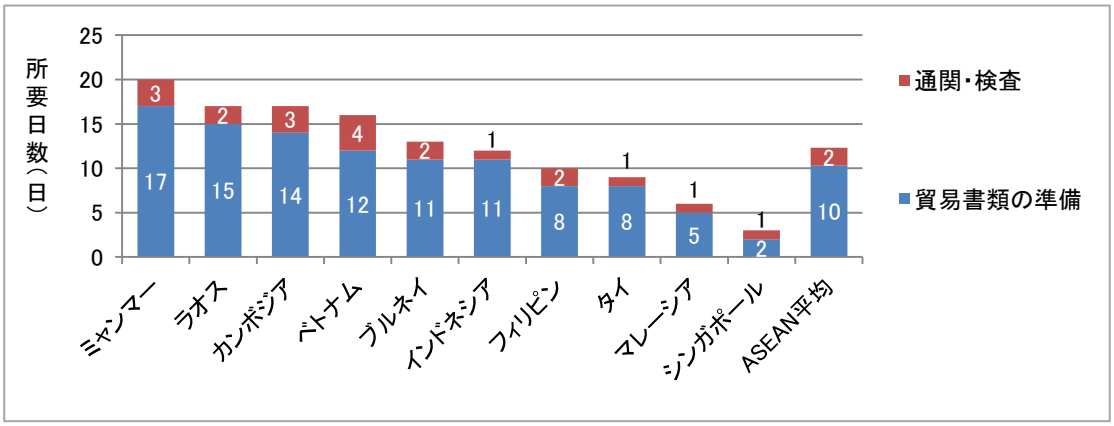
しかし、世界銀行が実施する競争力調査「Doing Business」では、ラオス、ミャンマー、カンボジア、フィリピンにおいて相対的に輸出書類数が多い[16]（図表 3-95）。また、書類の準備や通関・検査に要する時間は、ミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナム、ブルネイにおいて ASEAN 平均を上回っている（図表 3-96）。ベトナム、ブルネイについては、輸出書類枚数は ASEAN 平均以下であるが、書類の準備には時間が必要とされており、作成に時間を要する書類や発行機関での発行に時間を要する書類が存在すると考えられる。ミャンマー、ラオス、カンボジアについては、輸出書類枚数が多く、且つ輸出にも時間を要するため、手続きの効率化が必要とされる。

図表 3-95 輸出に必要な書類数（2012 年又は 2013 年）



（出所：世界銀行・国際金融公社(2013), “Doing Business2014”）

図表 3-96 輸出に要する日数（2012 年又は 2013 年）



（出所：世界銀行・国際金融公社(2013), “Doing Business2014”）

ASEAN では、交通円滑化のため、1998 年に「通貨貨物円滑化に関する枠組み協定（ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT）」、2005 年に「マルチモード輸送に関する枠組み

[16] Doing Business は世界の 10,200 以上の輸出事業者に質問状を送付し、回収した回答から調査結果を作成している。

協定（ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport: AFAMT）」、2009 年に「国際輸送円滑化に関する枠組み協定（ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport: AFAFIST）」が署名されているが、AFAFGIT と AFAMT が発効しているのは一部の国に留まっており、AFAFIST は各国の批准手続きが終了しておらず発効していない。最も早く発効した AFAFGIT であるが、実施内容を規定する 9 つの Protocol のうち、Protocol 2（国境事務所の設置による越境の円滑化）と Protocol 7（トランジット越境時の税関システム）が依然として未署名の状態にある[17]。各国における利害調整や法規制の整備は、長期的な取り組みになると考えられ、これまでも発効まで 10 年以上費やしている協定があることに鑑みると、2025 年までに署名や批准を完了させることは難しいと考えられる。

サブリージョンレベルでの取り組みとして、メコン地域のタイ・ラオス・ベトナム・カンボジア・ミャンマー・中国が加盟している越境交通協定（CBTA: Cross-Border Transport Agreement）が存在する。CBTA では、出国時・入国時と 2 回必要な手続きを 1 回に統合するシングルストップや、CIQ（税関・出入国・検疫）のシングルウィンドウ化[18]、越境交通に関する取り決め等が規定されている。シングルストップについては Lao Bao（ベトナム）-Dansavanh（ラオス）間で、シングルウィンドウについては Mukdahan（タイ）-Savannakhet（ラオス）間、Hekou（中国）-Lao Cai（ベトナム）で先行して実施されている[19]。Lao Bao-Dansavanh 間では、平均通関時間が 90 分から 30 分に短縮されたとの報告もある[20]。今後は、CBTA の Protocol 1 にリスト化されている国境を中心に取り組みが広がり、2025 年においてはより多い国境でシングルストップやシングルウィンドウが実施されていると予測される。

AEC の取り組みでは、貿易に必要な書類を削減・標準化し、書類作成や通関・検査に要する日数を削減するため、各国で電子通関システム（NSW: National Single Window）を整備し、2015 年までに NSW を ASEAN で連結させた ASW（ASEAN Single Window）を特定港湾において構築することを目標としている[21]。2013 年 8 月の第 45 回 ASEAN 経済相会合では、NSW が未完成のミャンマー、カンボジア、ラオスを除く 7 ヶ国での接続テストが成功したことが評価されている[22]。2025 年までには、7 ヶ国で先行して運用が開始され、多くの国境で活用されていると予測される。ミャンマー、カンボジア、ラオスでは構築作業を進めている NSW の稼働は実現するが、ASW との接続にはさらに時間を要するため、接続は特定の国境に絞られるか、準備段階にあると考えられる。

これらの取り組みを踏まえると、陸上輸送では GMS 諸国に位置する主要経済回廊上の国境、海上輸送では ASW の導入が予測される 7 ヶ国の主要港湾において、貿易の円滑化が特に進展すると考えられる。

[17] 石川幸一・清水一史・助川成也（2013）『ASEAN 経済共同体と日本』文眞堂
[18] CBTA では、隣国同士が協力して国境での貿易手続きの窓口を 1 本化するシングルウィンドウ整備が目指されている。一方、AEC のシングルウィンドウは、窓口を 1 本化して電子的な処理を行うことを目指している。
[19] Yushu Feng (ADB) (2014), “Transport and Trade Facilitation for Connectivity in the GMS Regional Cooperation”
[20] 同上
[21] ASEAN（2010）「ASEAN 連結性マスタープラン」
[22] ASEAN Secretariat (2013), “KEY OUTCOMES OF THE 10th AEC COUNCIL MEETING, 45th ASEAN ECONOMIC MINISTERS’ MEETING AND RELATED MEETINGS”

【都市交通】

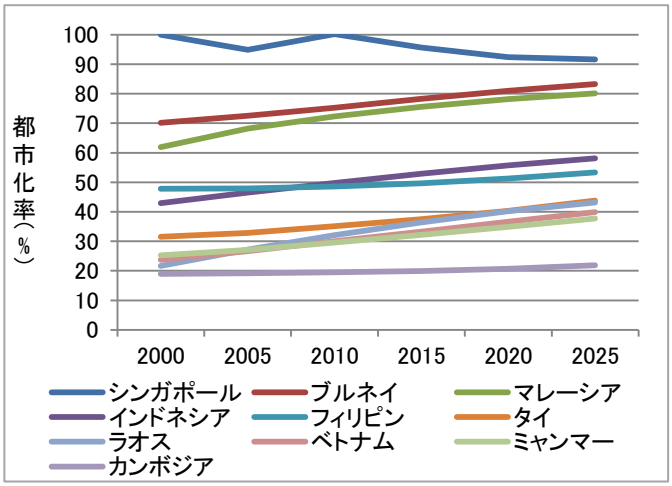
＜都市化の進展とモータリゼーション＞

ASEAN の都市化は今後も更なる進展が予測されており、2010 年から 2025 年までに全体の都市人口は 1.4 倍に増加し、2025 年の ASEAN 総人口の約 52%を占める[23]。カンボジアの都市化率は最も低く、2010 年から 2025 年まで大きな変化はないが、シンガポールを除くその他の国々では、8%-11%増と都市化が進展する（図表 3-97）。

また、都市化の進展に加え、所得の増加による自動車購入層の拡大を背景に、モータリゼーションが今後一層進むことが見込まれる。図表 3-98 は、日本エネルギー経済研究所による国別の自動車保有率予測[24]と国連による都市別人口予測[25]を基に、2011 年、2020 年、2025 年における各都市の自動車保有台数を算出したものである。 2011 年から 2025 年のジャカルタにおける増加台数を見ると、2011 年時点のマニラ 1 都市分（40 万台）よりも多い、55 万台増加することが予測されている。その他バンコク、マニラ、ヤンゴン、クアラルンプールでは、2025 年の自動車保有台数が 2011 年の 2 倍、ホーチミン、ハノイは 2011 年の 4 倍となることから、自動車以外の交通分担率が向上する、もしくは道路許容量が拡大しない限り、今後交通渋滞が更に悪化することが予測される。

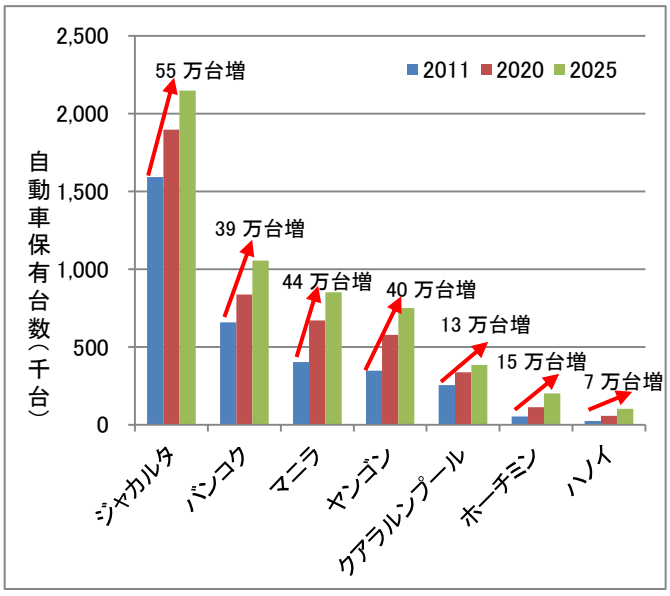
特に道路交通に依存し、かつ人口密集度が高い都市では、渋滞が悪化する可能性が更に高まる。図表 3-99 は、2011 年と 2025 年の人口密度の変化を示している。2011 年時点でマニラの人口密度は、東京（17,010 人/㎢）よりも高い 18,650 人/㎢、2025 年には更に 1.3 倍の 23,453 人/㎢となり、ASEAN で最も人口密度の高い都市となる。ジャカルタはマニラに次ぐ人口密度（14,656 人/㎢）であり、2025 年には、1 ㎢あたりの人口が 2011 年時点から

図表 3-97 都市化率の推移



（出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計より調査団作成）

図表 3-98 都市別自動車保有台数予測（単位：千台）



（出所：UNHABITAT “State of the World’s Cities 2012/2013”、 国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”、 日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013」より調査団作成）

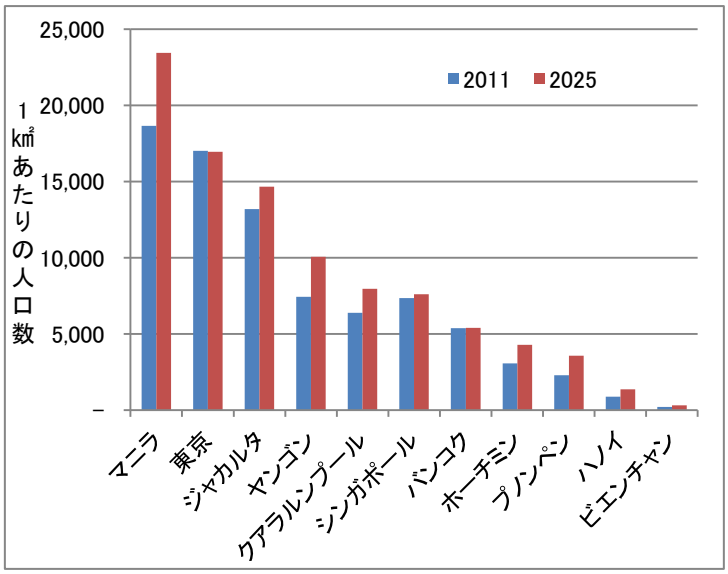
[23] 国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”

[24] 日本エネルギー経済研究所（2013）「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013」

[25] UNHABITAT(2012), “State of the World’s Cities 2012/2013”、 国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision

1,460 人増加することが予測されている。ジャカルタは道路交通依存率が 98%[26]と高いため、人口増加が交通渋滞に深刻な影響を与えることが予測される。また、2025 年に域内 3 位の人口密度となるヤンゴンは、2011 年から 1 ㎢あたりの人口が 2,614 人増加し、人口密度は 1.4 倍となる。その他の都市についても、図表 3-98 にある通り、モータリゼーションが進展し、多くの都市で人口密度が増加することが予測されている。そのため、都市交通整備が促進されない場合は、何れの都市も交通渋滞が悪化することが見込まれる。

図表 3-99 人口密度の変化（2011-2025）



（出所：UNHABITAT “State of the World’s Cities 2012/2013、各都市ホームページ ”より調査団作成）

＜都市交通整備＞

経済活動や住民の生活首都圏の交通渋滞は、物流機能の低下や住民のアクセシビリティの低下を招くため、経済損失に繋がることが問題となっている。図表 3-100 では、都市化や自動車保有台数、人口密度の観点で今後更に交通渋滞が悪化する可能性が高い都市（ジャカルタ、マニラ、バンコク、クアラルンプール、ヤンゴン、ホーチミン）を中心に、都市交通に関する主な計画や事業をまとめている。

各都市に共通し、道路交通に代わり鉄道による大量輸送の整備が現在進められている。また、一部の都市では、道路網の拡大、高度交通システム（ITS: Intelligent Transport System）の導入が計画されている。これらの事業が仮に 5 年遅延したとしても、その多くが 2025 年までには完工する計画であることから、鉄道やバスといった公共交通へのシフトが進むことが期待できる。ただし、交通渋滞は都市交通インフラが整備された先進国でも発生する問題であり、都市化や自動車保有率、人口密度の増加の制御は困難であるため、完全に解消されることはないが、道路許容量の拡充、公共交通へのシフトが進むことにより、慢性化した交通渋滞は段階的に緩和されることが見込まれる。

[26] JICA（2011）「インドネシア共和国　JABODETABEK　地域公共交通戦略策定プロジェクト　詳細計画策定調査報告書」

図表 3-100 主な都市交通計画

	主な都市交通計画/事業	完工予定/効果目標等
ジャカルタ	【道路】 ・MPA 戦略計画/早期実施事業:ジャカルタ首都圏道路ネットワーク改善[27]	・2020 年完工予定。
	・MPA 戦略計画/早期実施事業:ジャカルタ渋滞対策に資する ITS(Intelligent Transport System)事業[28]	・2020 年完工予定。
	【鉄道】[29] ・MPA 戦略計画/基幹事業:ジャカルタ都市高速鉄道(MRT:Mass Transit Transit)	・第一期区間(15.7Km 13 駅):2016 年完工予定。 ・第二期区間(8.1Km 9 駅):2020 年完工予定。
	・ジャカルタ首都圏鉄道輸送能力増強計画(第二期)	・2020 年完工予定。
マニラ	【道路】 ・メガマニラ圏 ITS による高規格道路ネットワーク強化プロジェクト[30]	・2030 年システム導入完了
	【鉄道】 ・マニラ首都圏大量旅客輸送システム拡張事業[31]	・2016 年完工予定(1 号線・2 号線) /乗客輸送量(千人・km/日) 基準値(2011 年):3,751(1 号線)、1,691(2 号線) 目標値(2018 年):5,922(1 号線)、3,464(2 号線) →1 号線は 1.5 倍、2 号線は 2 倍の輸送量。
バンコク	【鉄道】 ・バンコク大量輸送網整備事業 (レッドライン[32]・パープルライン[33])	・レッドライン:2014 年に 16 万人/日、2024 年に 31 万人/日を輸送。 ・パープルライン:2013 年に 20 万人/日、2022 年に 29 万人/日を輸送。

[27] JICA (2013)「第 4 回運営委員会 ジャカルタ首都圏投資促進特別地域 (MPA)」
[28] 経済産業省 (2013)「国別援助方針 別紙 対インドネシア 事業展開計画」
[29] JICA (2013)「第 4 回運営委員会 ジャカルタ首都圏投資促進特別地域 (MPA)」
[30] JICA (2013)「メガマニラ圏 ITS による高規格道路ネットワーク強化プロジェクト 最終報告書」
[31] JICA (2013)「事業事前評価表 マニラ首都圏大量旅客輸送システム拡張事業」
[32] JICA (2008)「事業事前評価表 バンコク大量輸送網整備事業 (レッドライン) (Ⅰ)」
[33] JICA (2010)「事業事前評価表バンコク大量輸送網整備事業 (パープルライン) (Ⅱ)」

クアラルンプール	【道路】[34] ・Kuala Lumpur City Plan 2020 Strategic Direction5.1 Implenting Congestion Free City	・都心の道路における公共交通の交通分担率を、2015 年までに 50%、2020 年までに 60%とする。うち MRRII における公共交通の分担率を 2015 年に 20%、2020 年に 27.5% とすることを目標。
ヤンゴン	【道路】[35] ・ヤンゴン都市開発計画（マスタープラン）	・外環状道路を含む骨格となる機能的な道路網の構築。 ・旧型の固定周期型信号機の代わりとなる道路交通管制システム（ATCS：Advanced Traffic Control System）を導入。
	【鉄道】[36] ・ヤンゴン都市開発計画（マスタープラン）	・交通機関分担率目標： 80%以上のバスへの依存を将来的には鉄道の分担率を 30%とする。
ホーチミン/ ハノイ他周辺都市	【道路】 ・ベトナム高速道路基本計画/南北高速道路東側線（全長 1,811km ハノイ-カント市間前 24 省市を通過）[37]	・2020 年までに 1,469km を建設。残り 342km は 2020 年以降に建設予定。
ホーチミン/ ハノイ他周辺都市	・Hanoi Urban Transport Development Project （BRT(Bus Rapid Transit)システムの整備、 環状 2 号線、交差点立体交差化等、組織制度の整備と人材育成等）[38]	・バス乗降者数（3 区間合計）10 万 5 千人/日（2013 年時点）を 1.2 倍の 12 万 6 千人/日（2015 年）とする。
	【鉄道】[39] ・南北高速鉄道計画（全長1,570km 始発ハノイ-終着ホーチミン）	・2050 年完工予定

（出所：JICA「各国事業事前評価表」、「各種報告書」、経済産業省「国別援助方針」、国土交通省「アジア地域等の地域政策に関わる動向分析」、各国政府都市計画、世界銀行を基に調査団作成）

[34] Kuala Lumpur City Plan 2020 <http://klcityplan2020.dbkl.gov.my/eis/?page_id=313>（2014 年 4 月 9 日アクセス）

[35] JICA・ヤンゴン地域政府・ヤンゴン市開発委員会（YCDC）（2013）「ミャンマー国ヤンゴン都市圏開発マスタープラン」

[36] 同上

[37] 経済産業省（2013）「アジア地域等の地域政策に係る動向分析及び支援方策等に関する調査―ベトナムの国土政策事情－報告書」

[38] The World Bank “Implementation Status & Results Vietnam Hanoi Urban Transport Development Project (P083581)”

[39] 経済産業省（2013）「アジア地域等の地域政策に係る動向分析及び支援方策等に関する調査―ベトナムの国土政策事情－報告書」

② 楽観的シナリオ

楽観的シナリオ
・物理的インフラについては、PPP スキームの導入が進むことで、予算確保の困難さによる遅延が特に懸念されていたラオスやインドネシア、カンボジアにおいてもインフラ整備が加速する。 ・特に空港や港湾、鉄道等については、PPP スキームによる整備が進展する。予算に余剰が生じた場合は、農村部・島嶼部のインフラ整備や制度的インフラ整備に振り分けることで、国全体の投資環境が向上し、国内格差の縮小に寄与する。 ・さらに制度的インフラとして、AFAFGIT 等や CBTA に規定された事項が ASEAN 各国や中国で実行に移されることで、輸送時間・コストが低減する。そのため、企業は国境を跨いだ生産ネットワークを構築し易くなり、域内で製品や半製品、部品の貿易が増加し、ASEAN の産業集積がさらに拡大するため、広い地域において GRDP の押し上げ効果が生じる。 ・鉄道をはじめとする公共交通整備が進むことで、道路交通依存度が低減され、慢性的な交通渋滞が解消に向かうため、投資先としての競争力向上に繋がる。ただし、都市部への人口増加規模が最も大きく、中所得者層の拡大が進むインドネシアについては、自動車保有台数が 55 万台と ASEAN で最も多い増加が予測されており、交通マネジメントが効率的に実施されることが前提となる。

③ 悲観的シナリオ

悲観的シナリオ
・ミャンマーやカンボジア、ラオスだけでなく、物理的インフラ整備のニーズが高いベトナムやインドネシア、フィリピンにおいても、資金確保や PPP スキーム導入が遅れ、優先的に整備されると予測されていたインフラについても整備が遅延する。 ・さらに、制度的インフラの整備（特に CBTA と NSW・ASW）も遅延する場合、国境を通過するための時間やコストが減少せず、GMS 諸国を中心に国境を跨いだ生産ネットワークが広がりにくくなる。そのため、既存の産業集積地に生産拠点が集中し、GRDP の押し上げ効果は、それらの地域で高くなる一方、産業が立地していない地域では低くなり、域内・国内格差が拡大する。 ・道路交通量の増加に対し、都市交通整備が追い付かない場合、国内の物流機能だけでなく、都市部に立地する企業の投資効率が低下し、投資先としての国際競争力が低下する。特に、都市人口の増加が著しいインドネシアやフィリピンにおいてその傾向が見られ、経済成長の足枷となり中所得国の罠を抜けられない要因となる。

④ 運輸・交通セクターにおける課題

本セクター（運輸・交通）の現実的シナリオより、「物流インフラの未整備」と「貿易手続きの煩雑さ」、「都市部の交通渋滞」が本セクターの課題として挙げられる。

各課題について、各国が置かれている状況を色分けし、課題一覧とした（図表 3-101）（各色分けについては凡例参照）。

「物流インフラの未整備」については、AHN のクラスⅢ以下の道路が多く存在するミャンマーを「赤」に色分けした。

「貿易手続きの煩雑さ」については、輸出に必要な書類数、輸出に要する日数共に ASEAN 平均を上回る

ミャンマー、ラオス、カンボジアを「赤」に色分けした。

「都市部の交通渋滞」については、既に都市部の交通渋滞が慢性化しており、自動車保有台数や人口密度の増加が著しいインドネシア、フィリピンを「赤」に色分けした。

本章で「赤」に色分けされた国については、次章において当該課題を詳述する。

図表 3-101 運輸・交通における課題一覧

	CLMV				ASESN4（Group1）		ASESN4（Group2）		BS	
	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ベトナム	フィリピン	インドネシア	タイ	マレーシア	ブルネイ	シンガポール
物流インフラの未整備										
貿易手続きの煩雑さ										
都市部の交通渋滞										

凡例

	既に課題が顕在化しているか、2025年までに課題になると予測されている
	2025年までに課題となる可能性がある
	2025年までには課題となる可能性が低い
－	情報不足により検証不可

(5) エネルギー

【エネルギー需給】、【エネルギー調達コスト】、さらにエネルギーの中でも【電力需給】は、経済活動を行う上で重要な要素である。

本セクターでは、それらの要素を分析し、2025 年に向けたエネルギーに関する課題を予測する。

① 現実的シナリオ

＜要約＞

【エネルギー需給】

・2011 年から 2030 年にかけて、世界の 1 次エネルギー消費は約 34%増加し、ASEAN においても約 86%増加する。また、北米を中心に非在来型資源[1]の生産が増加し、周辺地域では安価な石油・天然ガスを入手できるが、石油や天然ガスの国際価格を押し下げるには至らず、むしろ石油・天然ガス・石炭の国際価格は上昇する。そのため、ASEAN では比較的安価で、安定して調達できる石炭の消費が増加する。

【エネルギー調達コスト】

・2025 年にかけて、石炭、天然ガス、石油の順に価格の上昇幅が大きくなる。石炭ではマレーシア、タイ、フィリピン、天然ガスではタイ、シンガポール、石油ではインドネシア、ベトナム、シンガポール、フィリピン、カンボジア、ミャンマー、ブルネイ、ラオスが純輸入国となっており、今後調達コストが増加する。特にインドネシア、タイ、ベトナム、マレーシアでは、政府が支出しているエネルギー補助金がさらに財政を圧迫することが懸念される。

【電力需給】

・ベトナム、フィリピン、タイ、シンガポールでは、増加する電力需要に供給が追い付かず、2030 年時点で電力輸入国であると予測される。そのため、発電設備の増設、又は ASEAN 域内での送電網整備といった措置を実施しなければならない。

[1] 通常の油・ガス田以外から開発される石油・天然ガスで、シェールオイル・ガス、オイルサンド、タイトサンドガス、炭層ガス（CBM:Coal Bed Methane)などが代表例（JOGMEC（独立行政法人 石油天然ガス・金属鉱物資源機構） HP より）

【エネルギー需給】

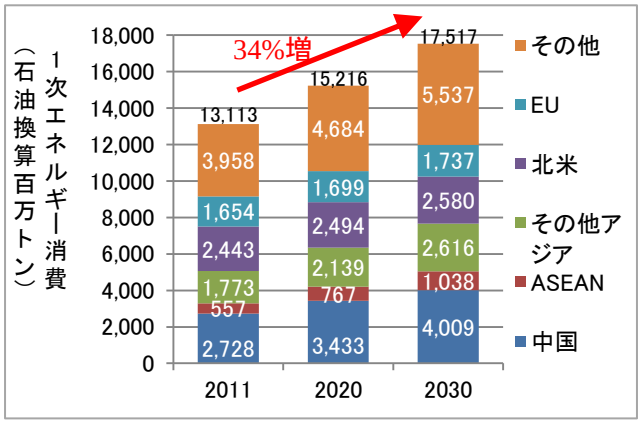
＜世界の主要国・地域＞

世界の 1 次エネルギー消費は石油換算で、13,113 百万トン（2011 年）から 17,517 百万トン（2030 年）へと約 34%増加する（図表 3-102）。

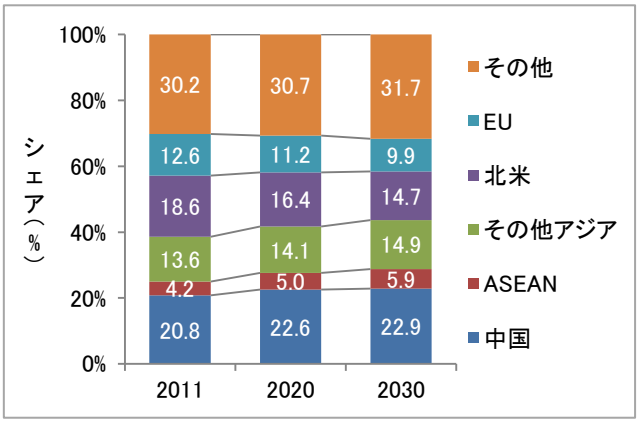
国・地域別では、中国の 1 次エネルギー消費量が 2,728 百万トン（2011 年）から 4,009 百万トン（2030 年）へと約 47%増加する。中国の世界シェアは 20.8%（2011 年）から 22.9%（2030 年）になると予測されており、引き続き世界最大のエネルギー消費国として、世界のエネルギー市場に与える影響は大きい（図表 3-103）。

ASEAN の 1 次エネルギー消費量も 557 百万トン（2011 年）から 1,038 百万トン（2030 年）へと約 86%増加し、世界シェアも、4.2%（2011 年）から 5.9%（2030 年）に高まる。

図表 3-102 世界の 1 次エネルギー消費



図表 3-103 1 次エネルギー消費の世界シェア



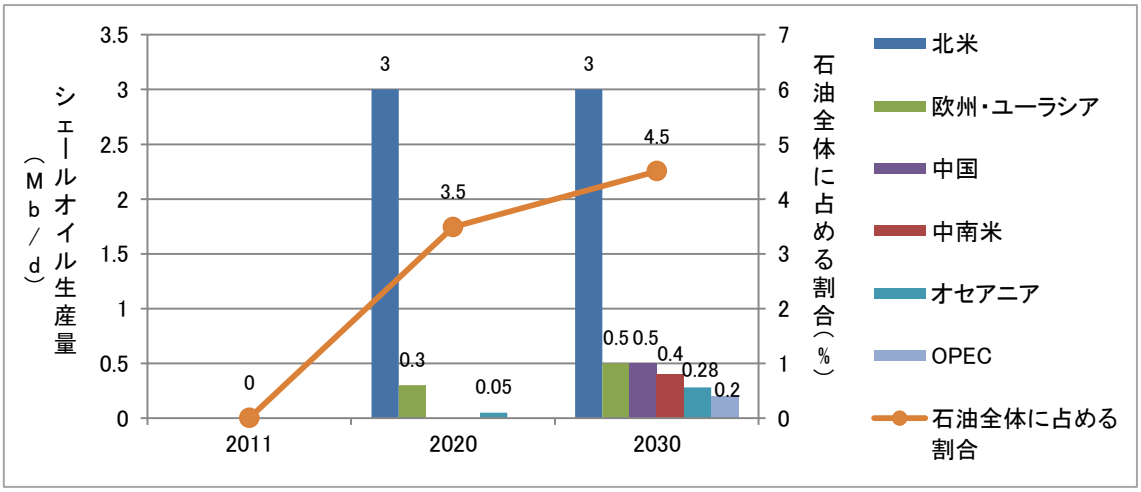
（出所：日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013」より調査団作成）

また、世界のエネルギー需給を左右する要因として、非在来型資源の開発が予測される。日本エネルギー経済研究所によると、非在来型ガスはアルゼンチン、メキシコで 2018 年以降、中国やオーストラリア、中東、欧州、旧ソ連諸国、アフリカで 2021 年以降、徐々に商業化が進む[2]。しかし、国際市場に追加的に供給されるものはオーストラリアや旧ソ連諸国、アフリカで生産されたもので、その他は自国内・域内で消費される見込みである。

また、代表的な非在来型石油であるシェールオイルの生産量は、2020 年に 3.35Mb/d（百万バレル/日）、2030 年に 4.88Mb/d に達し、石油生産に占める割合は約 4.5%になる。その内、約 61%にあたる 3Mb/d は北米で生産される（図表 3-104）。

[2] 日本エネルギー経済研究所（2013）「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013」

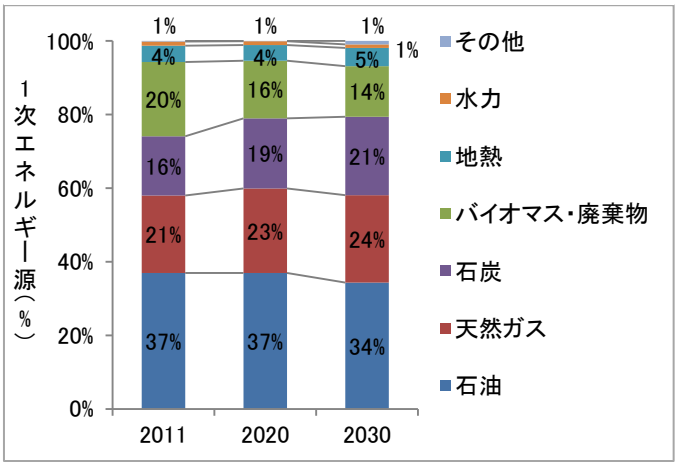
図表 3-104 シェールオイル生産量の予測



（出所：日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013 より調査団作成）

一方 ASEAN では、1 次エネルギー源に占める石油のシェアが減少し、比較的安価で、価格も安定して推移してきた石炭の利用が増加する。2011 年には 16%であった石炭のシェアは、2030 年には 21%に増加し、バイオマス・廃棄物を上回り、石油、天然ガスに次ぐエネルギー源となる（図表 3-105）。ただし、米国は国内外を問わず、石炭火力発電への公的融資を原則打ち切る方針を決め、世界銀行等の国際機関も融資の制限に乗り出す可能性がある[3]。今後、世界的に石炭火力の規制が強まり、各国での技術対応が遅れる場合は、石炭の使用が減少する可能性もある。

図表 3-105 ASEAN の 1 次エネルギー源予測



（出所：日本エネルギー経済研究所（2013）「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013」より調査団作成）

＜ASEAN 各国＞

ASEAN 各国の 1 次エネルギー消費量は、経済成長に伴い大きく伸びると予測されている。ベトナムでは、2011 年から 2030 年にかけて、約 2.4 倍に増加し、その他の国においても約 1.7 倍から 2 倍に増加すると考えられる（図表 3-106）。

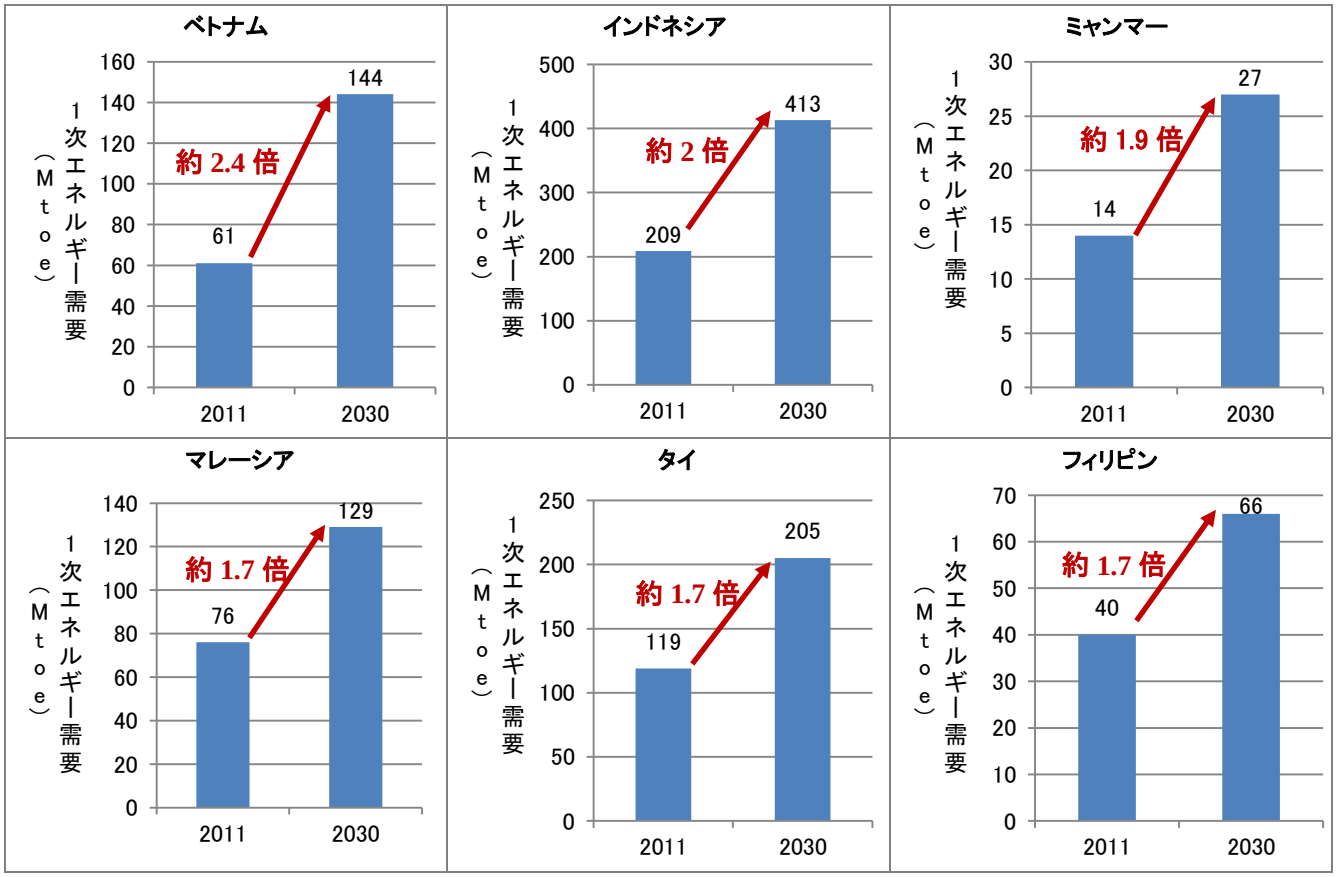
2030 年において、石油が最大の 1 次エネルギー源である国は、インドネシア、フィリピン、タイ、ベトナムである（図表 3-107）。天然ガスが最大である国はマレーシア、バイオマス・廃棄物が最大である国はミャンマーである。ただし、ミャンマーでエネルギー源とされているバイオマス・廃棄物の多くは、木材や農業での廃棄物が中心であり、バイオエタノールのようにエネルギー利用を目的に栽培された植

[3] 日本経済新聞 2013 年 11 月 29 日

物から生産された燃料ではない[4]。

上位 4 エネルギー源は、フィリピンを除いて石油、天然ガス、石炭、バイオマス・廃棄物で構成されている。しかし、各国ともバイオマス・廃棄物の割合は減少するため、石油、天然ガス、石炭の重要性が増す。国別に見られる特徴的な変化としては、インドネシアにおける石炭の割合の増加（15%から 24%）、ミャンマーにおける天然ガスの割合の増加（10%から 38%）がある。それぞれ、自国で算出される資源の利用が進むと考えられる。

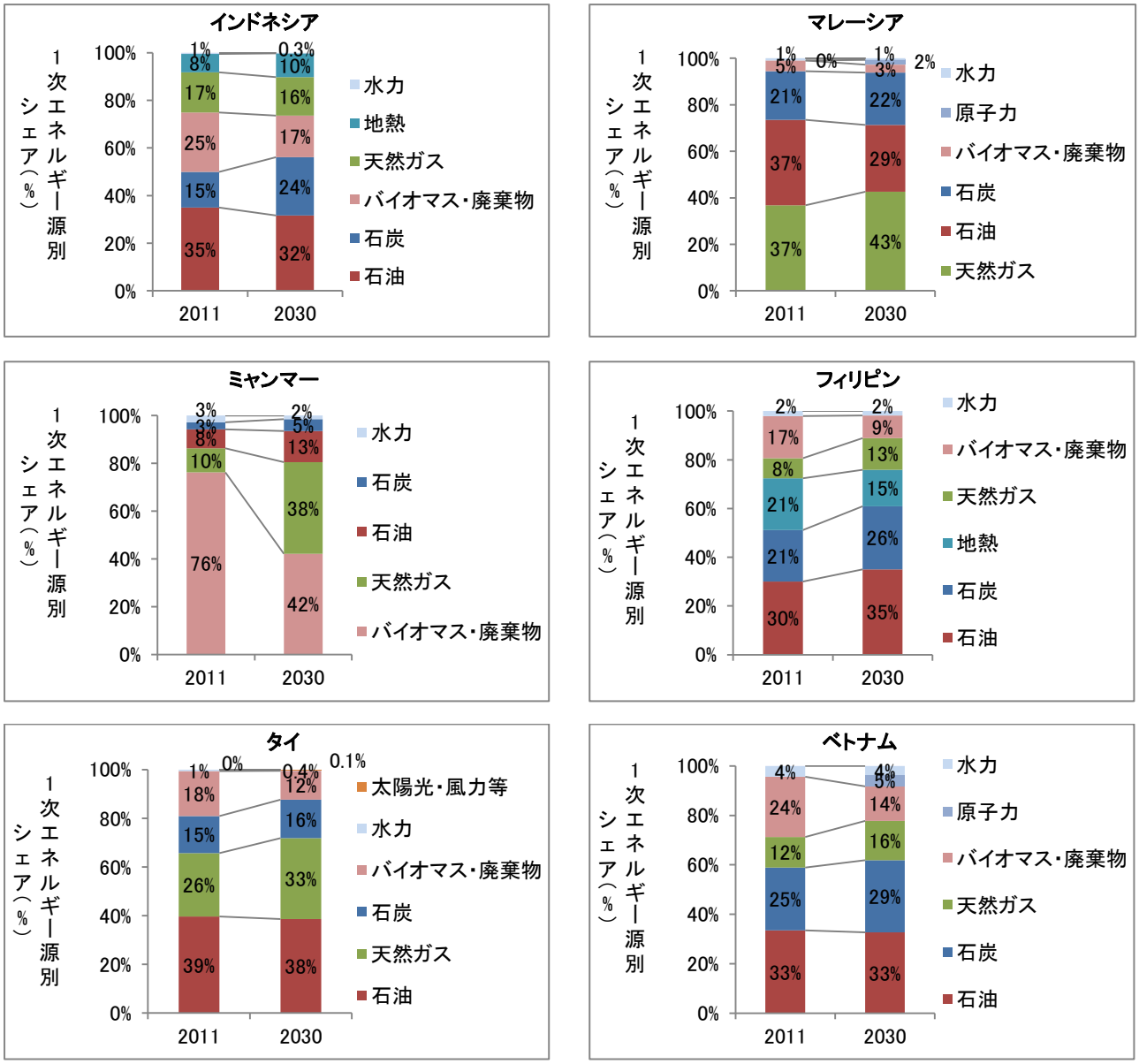
図表 3-106 1 次エネルギー消費量予測



（出所：日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013」より調査団作成）

[4] 一般財団法人新エネルギー財団「アジアバイオマスオフィス」

図表 3-107　国別 1 次エネルギー源予測[5]



（出所：日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013」より調査団作成）

[5] カンボジア、ラオス、ブルネイ、シンガポールについてはデータなし

＜域内エネルギー協力＞

メコン地域のカンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、中国[6]では、すでに電力取引が実施され、電力の過不足を各国で調整している。ADB によると、2010 年にカンボジアでは消費量の約 77%、ラオスでは約 22%、タイでは約 5%、ベトナムでは約 7%、中国では 0.05%の電力がメコン地域の国々から輸入されている（図表 3-108）。

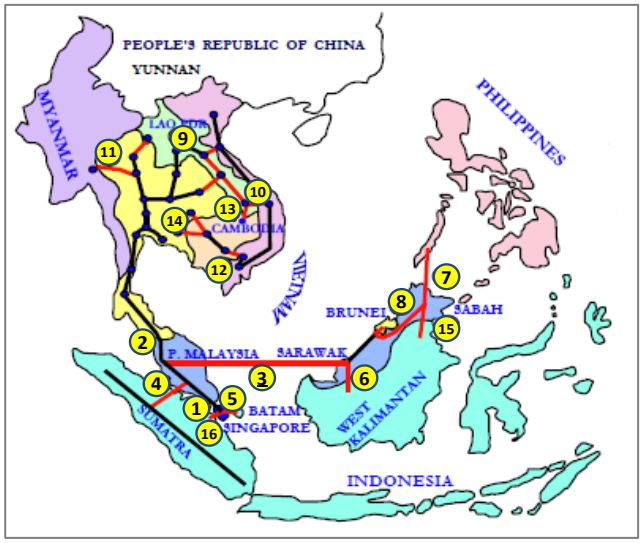
図表 3-108 メコン地域における電力取引（2010 年・GWh）

		輸入国					
		カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	中国
輸出国	カンボジア		－	－	－	－	－
	ラオス	7		－	6,938	－	－
	ミャンマー	－	－		－	－	1,720
	タイ	385	1,042	－		－	－
	ベトナム	1,155	163	－	－		－
	中国	－	113	－	－	5,599	
総輸入量		1,547	1,318	0	6,938	5,599	1,720
消費量比（%）		77.01	20.09	0.00	4.93	6.54	0.05

（出所：ADB (2012) “Greater Mekong Subregion Power Trade and Interconnection 2 Decades of Cooperation”, EIA International Energy Statistics）

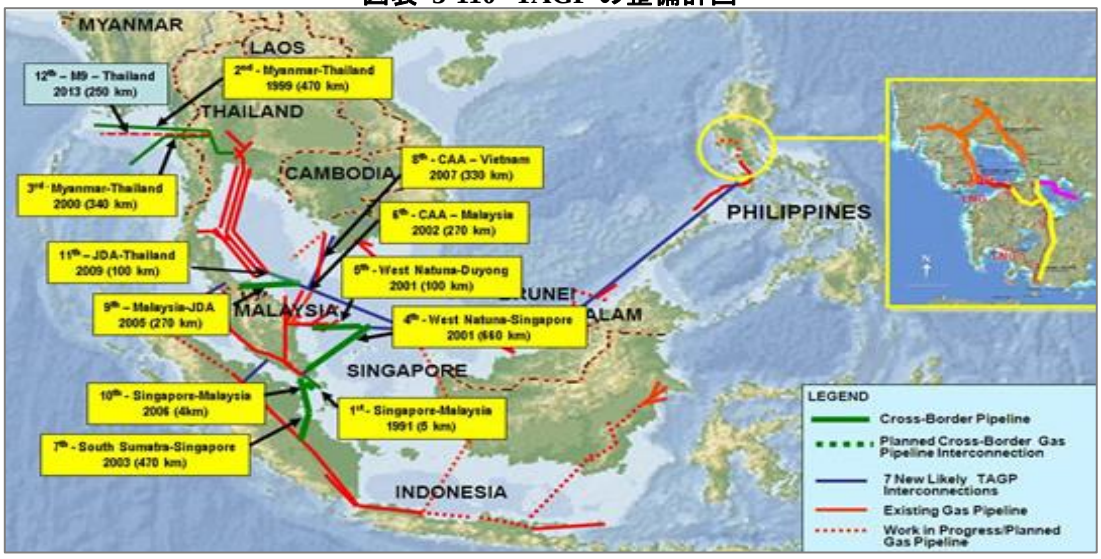
域内の安定的なエネルギー確保のため、ASEAN 連結性マスタープランにおいて、ASEAN 電力グリッド（APG: ASEAN Power Grid）（図表 3-109） と広域アセアン天然ガスパイプライン網（TAGP: Trans ASEAN Gas Pipeline）（図表 3-110）の整備計画が掲げられている。しかし、両計画とも、既に完成予定時期が 2015 年から 2020 年に延期されている。国内のエネルギー需要の増加に対する供給確保が各国にて優先される中、資金調達や技術基準の策定、国内体制整備などの課題は多く、完成は更に遅延する可能性がある。

図表 3-109 APG の整備計画



（出所：System Planning Division Electricity Generating Authority of Thailand (2013). “ASEAN Power Grid”）

図表 3-110 TAGP の整備計画



（出所：ASCOPE “ASEAN Council on Petroleum”）

[6] 送電網が接続しているのは雲南省

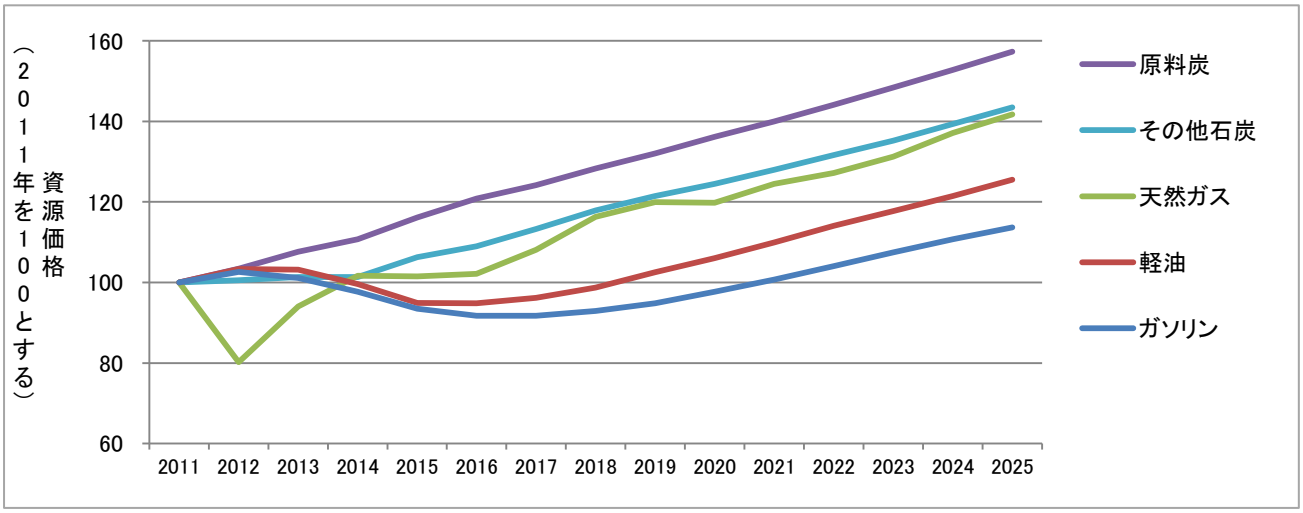
【エネルギー調達コスト】

＜エネルギー価格＞

ASEAN における主要エネルギー源は、石油、天然ガス、石炭であるが、EIA(U.S. Energy Information Administration)によると、2025 年にかけて石炭（原料炭、その他石炭）や天然ガスの価格は、石油（軽油、ガソリン）よりも価格の上昇率が高くなる（主に米国での取引価格）（図表 3-111）。これにはシェールガス・オイル生産の増加により、天然ガスや軽油・ガソリンの価格上昇が緩やかになっていることが影響している。

ただし、価格については地域差があり、シェールガスの生産が増加する北米の価格に対し、輸入にコストがかかる日本の価格は、2030 年において約 2.5 倍になると予測される[7]。ASEAN においては、インドネシアにシェールガスが賦存しているが、開発日程が決まっておらず、2025 年までに ASEAN の天然ガス価格を大きく引き下げる材料にはならないと考えられる。

図表 3-111 資源別価格予測



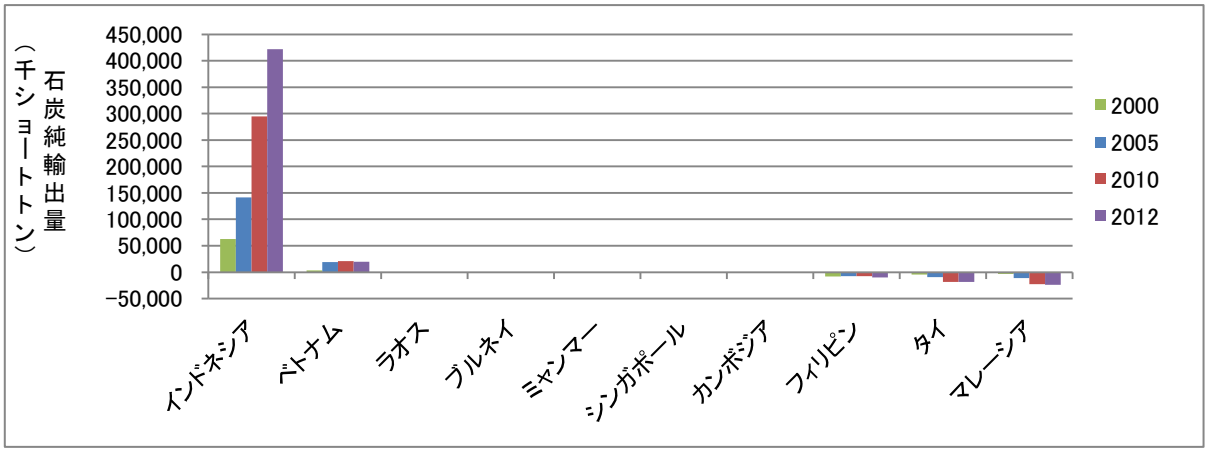
（出所：EIA（U.S. Energy Information Administration），“Annual Energy Outlook 2014 Early Release”より調査団作成）

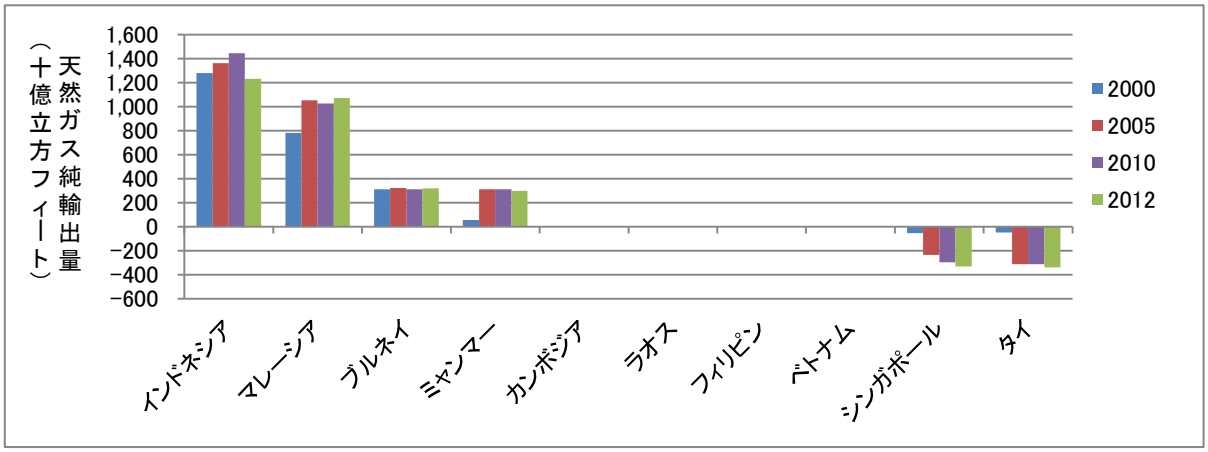
＜エネルギー資源貿易量＞

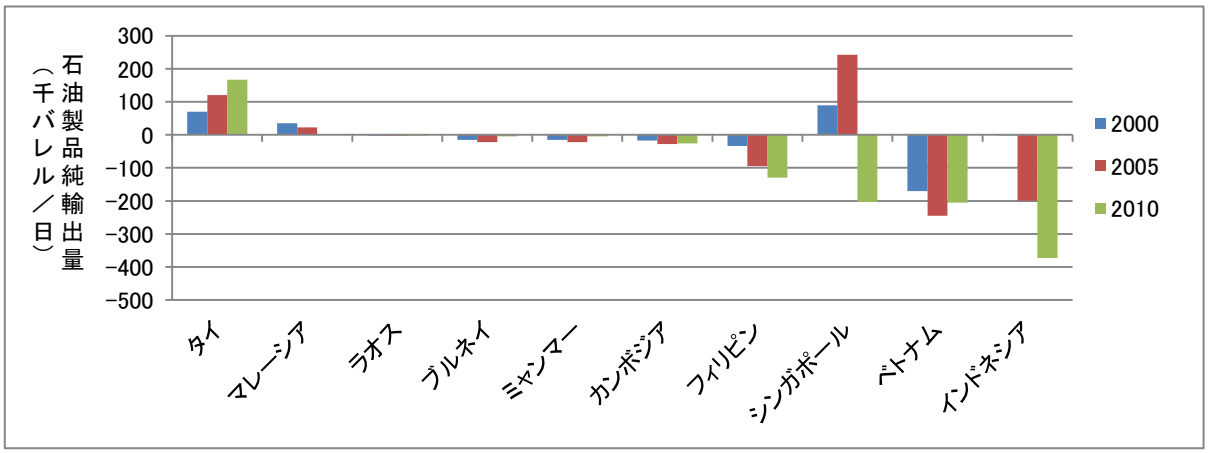
価格上昇が見込まれる各種エネルギー資源の純輸入国では、今後調達コストが増加し、家計や企業又は政府への負担が重くなる可能性がある（図表 3-112）。石炭については、インドネシア、ベトナムで純輸出の状態にあるが、マレーシア、タイ、フィリピンを中心に純輸入量が増加している。天然ガスについては、インドネシア、マレーシア、ブルネイ、ミャンマーが純輸出の状態にあるが、タイ、シンガポールは純輸入国となっている。石油製品（ガソリン、軽油、重油、ジェット燃料などの合計）はタイ、マレーシアで純輸出の状態にあるが、インドネシアやベトナム、シンガポール、フィリピンでは純輸入量が特に多い。

[7] 日本エネルギー経済研究所（2013）「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013」

図表 3-112 エネルギー資源貿易量の推移





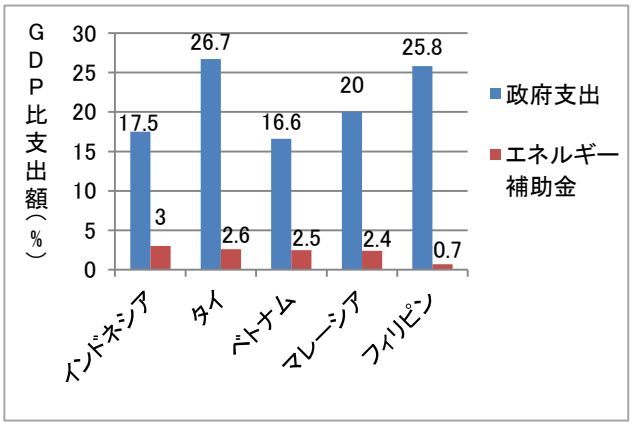


（出所： EIA（U.S. Energy Information Administration）より調査団作成）

＜エネルギー補助金＞

2012 年時点で政府が支出しているエネルギー補助金総額の GDP に占める割合は、最も高いインドネシアで 3%、タイで 2.6%、ベトナムで 2.5%、マレーシアで 2.4%、フィリピンで 0.7%となっている（図表 3-113）。インドネシアの政府支出は GDP 比で 17.5%であるため、エネルギー補助金の政府支出に占める割合は、計算上 17.1%となり、大きな財政負担となっている。

図表 3-113 エネルギー補助金の現状（2012 年）

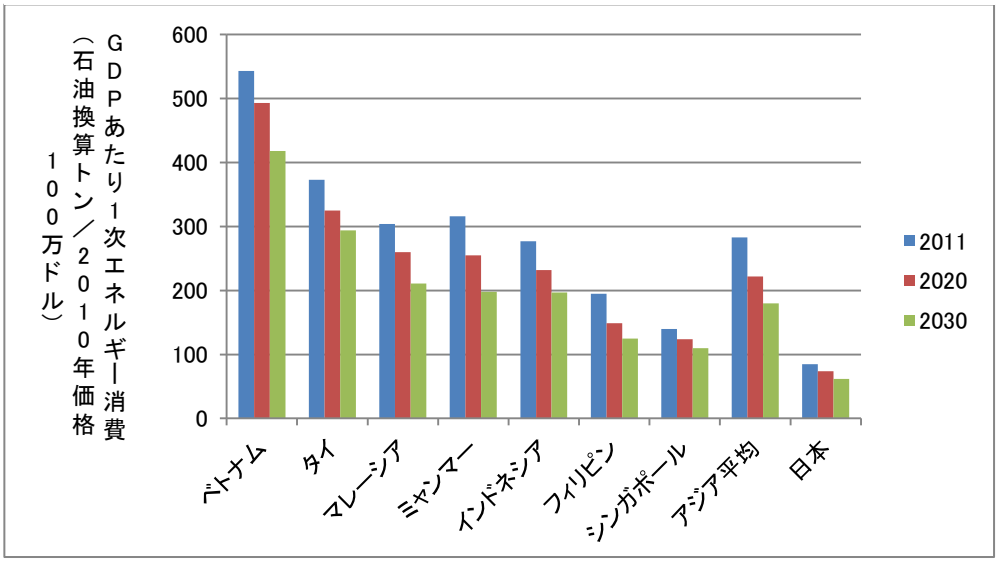


（出所： IEA(International Energy Agency) “World Energy Outlook” , ADB Database より調査団作成）

インドネシア、タイ、ベトナム、マレーシアは経済活動においてより多くのエネルギーを消費する傾向がある。日本エネルギー経済研究所の予測によると、GDP あたり 1 次エネルギー消費量が 2020 年、2030 年においてアジア平均を上回り、日本の 3 倍以上を消費している（図表 3-114）。背景として、エネルギー消費量の多い産業が発展していることや、エネルギー効率の低さが影響し、エネルギー消費量が多くなっていると考えられる。

今後、エネルギー消費量が増加し、価格も上昇することが予測されているため、エネルギー補助金を多く支出している国では、補助金の削減や省エネ技術の普及等の対策が必要となる。

図表 3-114 エネルギー効率（GDP あたり 1 次エネルギー消費）

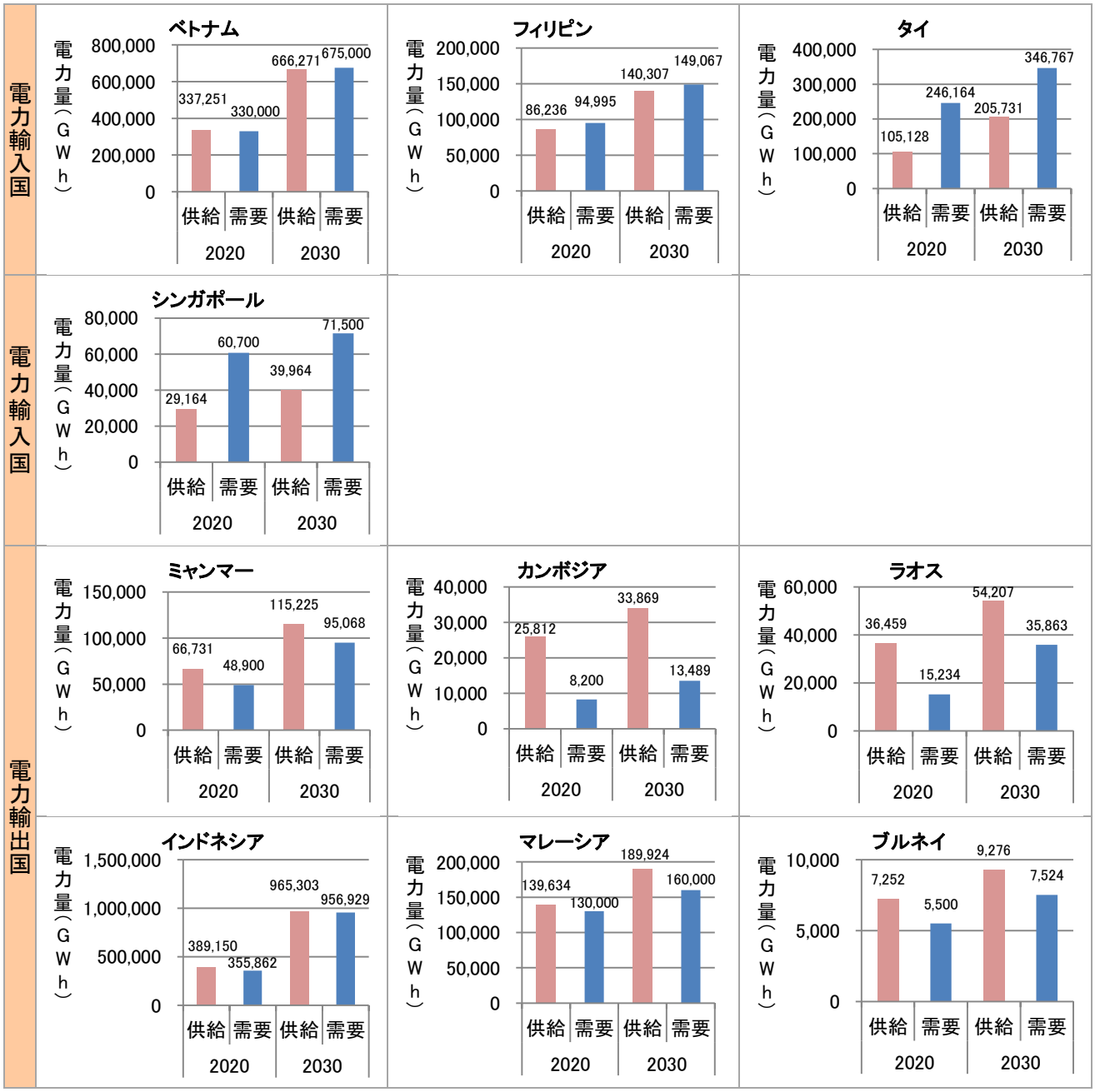


（出所：日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013」より調査団作成）

【電力需給】

ERIA の予測によると、現在各国で計画されている発電所の建設が進んだ場合、2030 年時点で電力需要が電力供給を上回り、電力輸入国となっているのはベトナム、フィリピン、タイ、シンガポールである（図表 3-115）。一方、電力輸出国になっていると予測されるのは、ミャンマー、カンボジア、ラオス、インドネシア、マレーシア、ブルネイである。電力輸入国においては、輸入に必要な送電網の整備を行うか、国内での更なる発電所建設が必要となる。

図表 3-115 電力需給予測



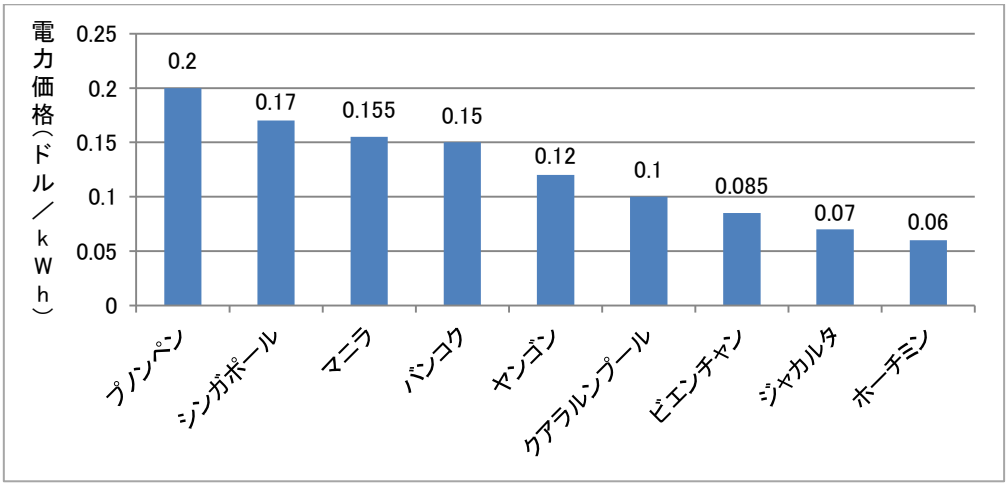
（出所：ERIA(2013),“Study on Effective Investment of Power Infrastructure in East Asia Through Power Grid Interconnection” より調査団作成）

【電力価格】

ASEAN 各国において、プノンペン（カンボジア）の電力価格がより所得水準の高いシンガポールやフィリピン等を上回り、最も高い水準にある（図表 3-116）。カンボジアは現在電力の純輸入国であることに加え[8]、送配電ロス率もミャンマー、フィリピンに次いで高く、これらの要因により電力価格が高くなっていると考えられる（図表 3-117）。しかし、前述の ERIA の予測では発電量の増加により純輸入の状態が解消されると見込まれており、送配電ロス率にも減少が見られる場合は電力価格が減少する可能性がある。

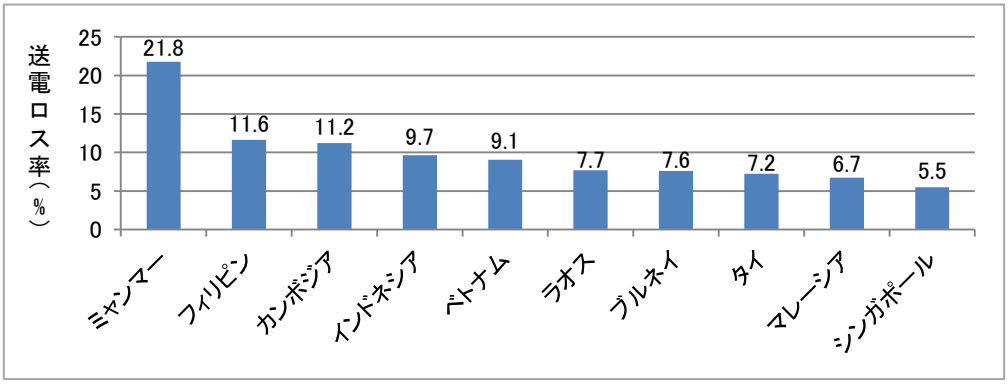
送配電ロス率の高いミャンマーにおいては、旧式の送配電設備を使用している場合が多く、ロス率が高くなっている[9]。電力需給は供給が需要を上回ると予測されており、新たな送配電網が整備されると電力価格が高くなる可能性は低い。

図表 3-116 業務用電力価格（2013 年）[10]



（出所：JETRO 国・地域別情報（J-FILE）より調査団作成）

図表 3-117 送配電ロス率（2011 年）



（出所：EIA データベースより調査団作成）

[8] EIA データベースより（2011 年時点）
[9] 日経 BP（2013）Asia Biz Online「第 6 回　電力分野で大規模な投資機会が生まれるミャンマー」
[10] 価格に幅がある場合は中間値を採用

② 楽観的シナリオ

楽観的シナリオ
・北米や中南米、中国、オーストラリア等を中心に、非在来型資源の生産がより早く商業化した場合（早くとも 2020 年以降）、世界的に石油や天然ガス価格が低下し消費量が増加する一方、石炭の消費量が減少する。 ・ASEAN では、インドネシアが非在来型資源（主にシェールガス）の産出国として、資源輸出や関連産業の発展により経済成長を加速させる。その他の国は産出国ではないが、輸入エネルギー価格の減少や、北米を中心とする非在来型資源の産出国での経済発展による需要増加の恩恵を受け、経済成長が加速する。 ・エネルギー価格の減少により、GDP 比 2-3%を占めていたエネルギー補助金は、インドネシアやマレーシア、フィリピン、タイを中心に減少し、財政負担が軽減される。 ・火力発電において価格の下がる石油や天然ガスの利用が増加することで、温室効果ガスの排出が多い石炭火力発電の割合が減少し、環境負荷が軽減される。

③ 悲観的シナリオ

悲観的シナリオ
・世界的な経済発展によりエネルギー需要が増加するが、米国のシェールオイル生産は 2020 年にピークを迎え[11]、その他の国でも非在来型資源の商業化が遅れる場合、石油・天然ガス価格が現実的シナリオよりも上昇する。 ・特にアジアの 1 次エネルギー消費量は 2000 年代以降、世界で増加する 1 次エネルギー消費量の 7 割以上を占めており[12]、エネルギー効率を高める技術（高効率発電や公共交通の整備など）が整備されない場合、アジアによる資源獲得競争が激化し、相対的に安価な水準を保っていた石炭の価格も上昇する。 ・そのため、各国政府が支出するエネルギー補助金は GDP 比 2.5-3%を上回る水準まで増加し、各国の財政をさらに圧迫する。 ・発電手段として、石油・天然ガス・石炭火力の何れについてもコストが増加するが、相対的に安価な石炭の利用がさらに増加し、環境への負荷が強まる。

④ エネルギーセクターにおける課題

本セクター（エネルギー）の現実的シナリオより、「エネルギー補助金による負担」と「電力供給不足」が本セクターの課題として挙げられる。

各課題について、各国が置かれている状況を色分けし、課題一覧とした（図表 3-118）（各色分けについては凡例参照）。

「エネルギー補助金による負担」については、価格の上昇が見込まれる石油・天然ガス・石炭の輸入量が増加傾向にあり、且つ政府のエネルギー補助金が財政を圧迫することが懸念されるベトナム、インドネシア、タイ、マレーシアを「赤」に色分けした。

[11] EIA による見通し
[12] 日本エネルギー経済研究所(2013)「アジア/世界エネルギーアウトルック 2013」

「電力供給不足」については、電力輸入又は更なる発電所建設が必要となるベトナム、フィリピン、タイ、シンガポールを「赤」に色分けした。

本章で「赤」に色分けされた国については、次章において当該課題を詳述する。

図表 3-118 エネルギーの変化における各国の状況一覧

	CLMV				ASESN4（Group1）		ASESN4（Group2）		BS	
	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ベトナム	フィリピン	インドネシア	タイ	マレーシア	ブルネイ	シンガポール
エネルギー補助金による財政負担	－	－	－						－	－
電力供給不足										

凡例

	既に課題が顕在化しているか、2025年までに課題になると予測されている
	2025年までに課題となる可能性がある
	2025年までには課題となる可能性が低い
－	情報不足により検証不可

(6) 食糧

ASEAN が今後、安定的に食料を確保するためには、世界の食料需給や ASEAN 各国の食料需要の変化を捉え、限られた資源の中で生産を行わなければならない。

そのため、本セクターでは、【世界の食料需給】、【ASEAN 各国の食料需給】、【ASEAN の農業生産性】について分析し、2025 年に向けた食糧に関する課題を予測する。

① 現実的シナリオ

＜要約＞

【世界の食料需給】

・2025 年において世界の総人口の約 26.5%を占める中国と ASEAN を中心に食料の輸入拡大が予測される。

・世界的に需要の増加する魚介類や乳製品（チーズ、スキムミルク、バター等）、肉類（特に羊肉、豚肉、家禽）を中心に需給が逼迫するため、国際価格の上昇が予測される。

・米や小麦などの穀物は、需要が安定しており、新興国での増産も見込まれるため、国際価格は減少が予測される。

【ASEAN の食料需給】

・ASEAN の食料自給率は 2004 年の 97%から 2030 年には 85%に低下すると見込まれ、国際価格上昇の影響を受け易くなる。背景には、所得の向上に伴う需要の変化（油や砂糖、肉類、果物、野菜等の需要増加）に生産の変化が追い付かないことが挙げられる。

・ASEAN 各国では、米、牛肉については高い自給率を維持できるが、乳製品や肉類については、需要が急速に増加するため、生産が追い付かない国が多い。

・需要が増加する品目については、生産技術の導入や経営規模の拡大、品種の改良等により、生産を増加させることが必要となる。また、ASEAN 単位での自給率維持を目的に、品目毎の最適国での大規模生産と貿易体制の整備も検討の余地がある。

【ASEAN の農業生産性】

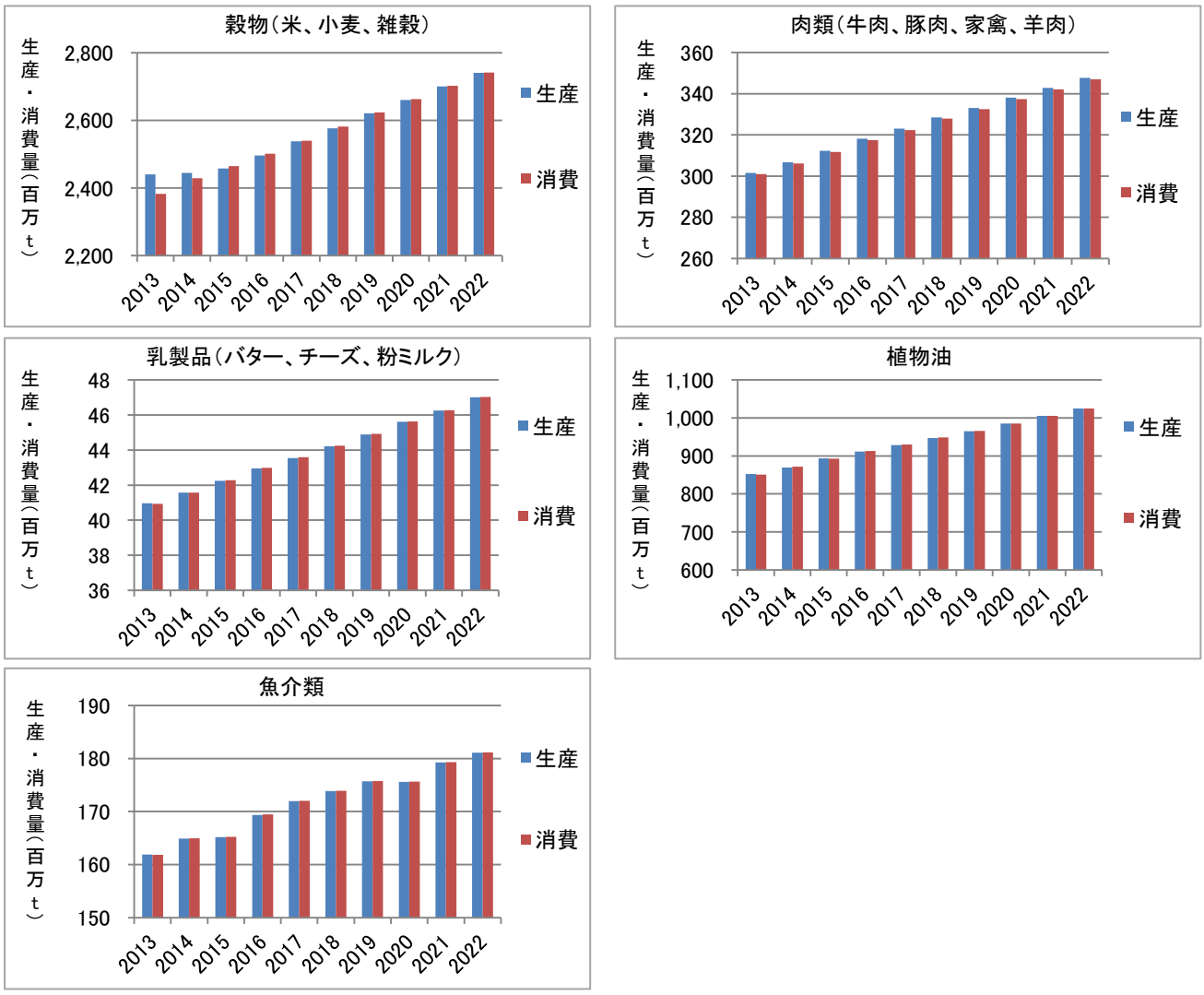
・耕地面積の約 72%を占める米は ASEAN の主要作物であるが、生産性が低いミャンマー、タイ、カンボジア、ラオスにおいては、1 人当たりの農業資本（ストック）も少ない傾向がある。これらの国では、農業資本整備（農業インフラ整備や機械化等）や機械化に適した優良品種の利用促進、品種改良、さらには、生産性の向上により生じる余剰人材や耕地の他品目生産への移行が必要となる。

【世界の食料需給】

OECD（The Organisation for Economic Co-operation and Development：経済協力開発機構）と FAO(Food and Agriculture Organization of the United Nations：国際連合食糧農業機関）による予測では、世界の食料需給（例として穀物、肉類、植物油、乳製品、魚介類を取り上げる）は、各品目とも消費量の増加に伴い生産量も増加する（図表 3-119)。生産は、既存の農業国に加え、新興国での生産が増加するため、需要を上回る食料を確保できると予測される[1]。

各種食料の国際価格は、魚介類やチーズ・粉ミルク・バターなどの乳製品、羊肉・豚肉・家禽などの肉類について上昇が予測されているが、特に魚介類の値上がり幅が大きい。これらの品目では、人口や所得が増加する新興国を中心に需要が増加する一方で、生産コスト増や気候変動等の影響から生産の伸びは限られるため、需給が逼迫すると予測される。一方、米・小麦・雑穀などの穀物、牛肉、植物油では需要が安定しているため、価格の低下が予測されている（図表 3-120)。

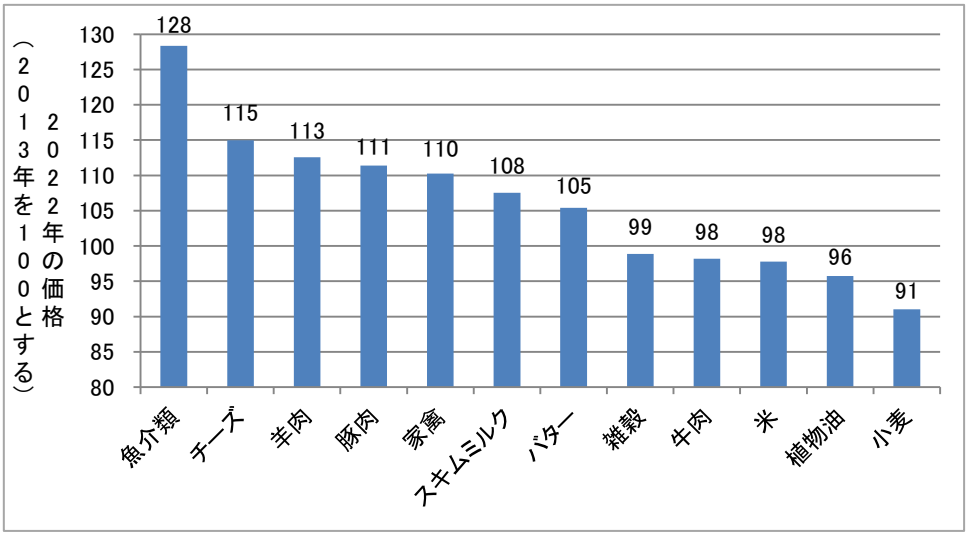
図表 3-119 世界の食料生産･消費量



（出所：OECD-FAO “OECD-FAO Agricultural Outlook 2013-2022”より調査団作成）

[1] OECD-FAO “OECD-FAO Agricultural Outlook 2013-2022”

図表 3-120 食料の国際価格 2022 年（2013 年比）

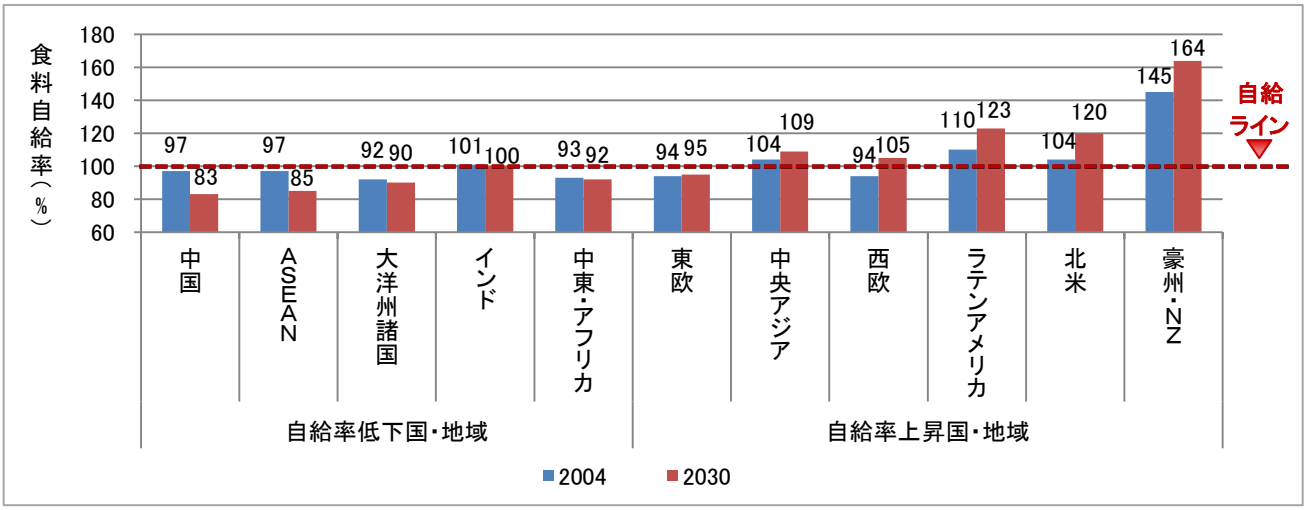


（出所：OECD-FAO “OECD-FAO Agricultural Outlook 2013-2022”より調査団作成）

世界的には食料生産・消費量が増加するが、国・地域別には状況が異なる。主な国・地域の食料自給率を比較すると、中国と ASEAN において食料自給率の低下が大きく、それぞれ 97%から 83%、97%から 85%へと 10%以上減少する。2025 年における中国と ASEAN の人口を合わせると、約 21.4 億人と世界人口の約 26.5%を占めており[2]、両国・地域で食料の輸入が増加することが世界の食料需給に与える影響は大きい。一方、ラテンアメリカや北米、豪州・NZ（ニュージーランド）において食料自給率が大きく上昇し、それぞれ 110%から 123%、104%から 120%、145%から 164%へと 10%以上増加する（図表 3-121）。

中国や ASEAN では、自国で需要が増加する品目を認識し、生産構造を変化させなければならない。自給できていない品目で、国際価格が高騰する可能性のある品目については、国内での生産を促進し、短期的な価格高騰による影響を回避する施策が必要である。

図表 3-121 主要国･地域の食料自給率



（出所：ADBI “Agriculture and Food Security in Asia by 2030”より調査団作成）

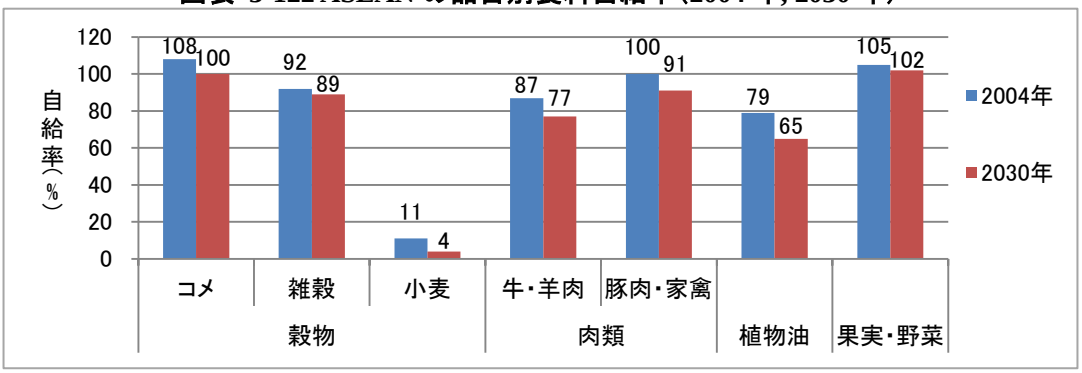
[2] 国連経済社会局人口部“World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計

【ASEAN の食料需給】

ADBI によると、ASEAN における食糧自給率の低下は、特定品目における低下ではなく、各品目について自給率が低下することで生じると予測されている。2004 年から 2030 年の低下幅は、植物油が 14%、牛・羊肉が 10%、豚肉・家禽が 9%と、植物油、肉類の低下幅が大きくなると見込まれている（図表 3-122

FAO は、ASEAN 各国における都市人口の増加や所得の向上により、食料消費の増加や嗜好の変化（油や砂糖、肉類、果物、野菜の需要増加）が生じると指摘している[3]。一方で、生産コストの増加や生産に求められる規定の増加、環境の変化などにより、これまでと同等のペースで生産を増やすことが困難になる[4]。これらの需要と供給における変化から、ASEAN の食料自給率は減少すると考えられる。

図表 3-122 ASEAN の品目別食料自給率（2004 年, 2030 年）



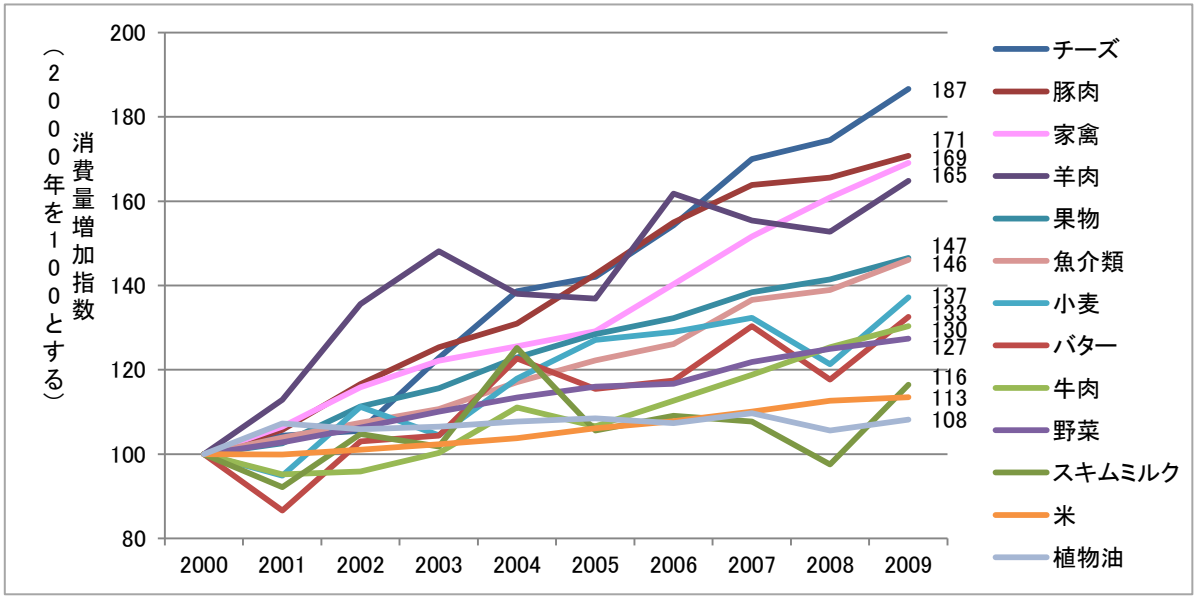
（出所：ADBI “Agriculture and Food Security in Asia by 2030”より調査団作成）

[3] FAO(2014), “ASEAN Consulative Meeting on Integrating Nutrition into ASEAN Integrated Food Security Framework and Strategic Plan of Action on Food Security (2015-2019) Report”

[4] OECD-FAO (2013),“OECD-FAO Agricultural Outlook 2013-2022”

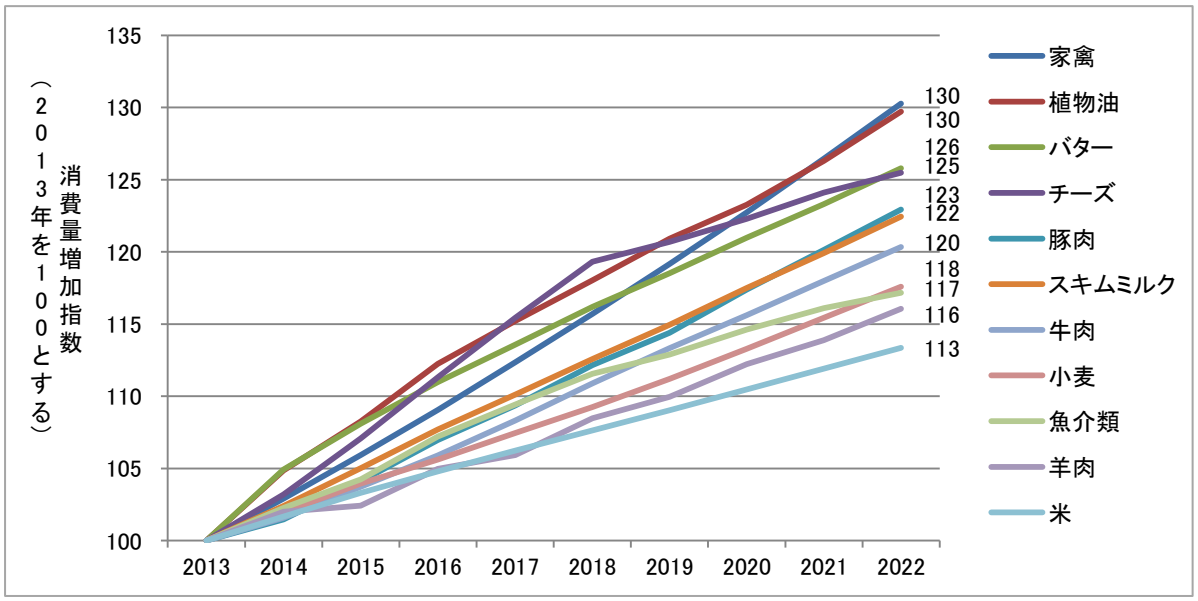
食品の品目別消費量の変化からは、既に嗜好の変化が発生していることがわかる。2000 年から 2009 年の間には、伝統的に食されてきたものではないチーズが最も消費量が伸びた食品であった。(図表 3-123)。経済環境の変化や都市人口の増加は油脂や砂糖、肉類、果物等の需要増加を伴うと言われており[5]、2013 年から 2022 年までの予測では、肉類（特に家禽、豚肉）や植物油、乳製品（バター、チーズ）が消費量増加指数上、上位に位置している（図表 3-124)。

図表 3-123 ASEAN の品目別消費量推移(シンガポールを除く)



（出所：FAOSTAT より調査団作成）

図表 3-124 ASEAN の品目別消費量推移



（注：ミャンマー、カンボジア、ラオス、ブルネイ、シンガポールは除く）
（出所：OECD-FAO “OECD-FAO Agricultural Outlook 2013-2022”より調査団作成）

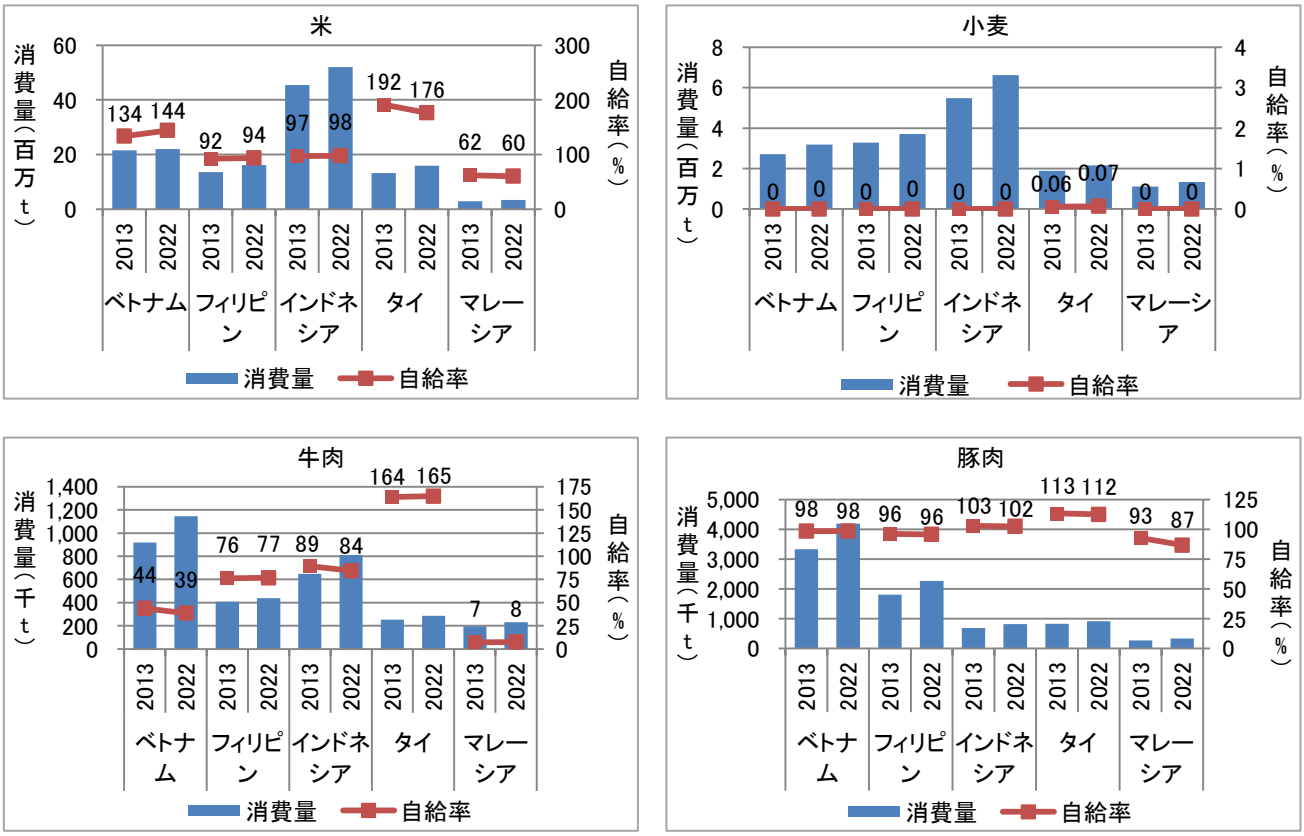
[5] FAO(2014), “ASEAN CONSULTATIVE MEETING ON INTEGRATING NUTRITION INTO ASEAN INTEGRATED FOOD SECURITY FRAMEWORK AND STRATEGIC PLAN OF ACTION ON FOOD SECURITY (2015-2019) REPORT”

OECD と FAO が実施した食料需給の予測（ASEAN ではベトナム、フィリピン、インドネシア、タイ、マレーシアが対象国）では、各国で生産されている米、肉類（牛肉、豚肉、家禽、羊肉）、魚介類、植物油の内、豚肉、家禽、羊肉、植物油については自給率が低下する国が増加する国を上回る。また、小麦、乳製品（チーズ、スキムミルク、バター）については今後消費量の増加が見込まれる一方、生産量が拡大せず、輸入への依存度が高まると予測される。このように ASEAN 各国では、需要の変化に対して生産の変化が追い付かず、食料自給率が低下すると考えられる（図表 3-125）。

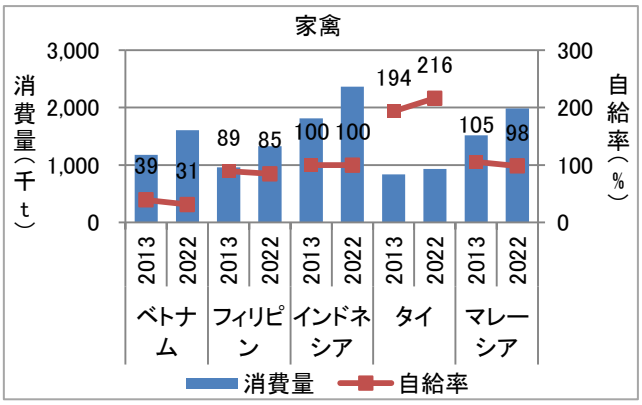
また、乳製品や肉類は、国際価格が上昇すると予測されている品目（前述）であるため、ASEAN では今後、輸入する食料の価格が上昇する。

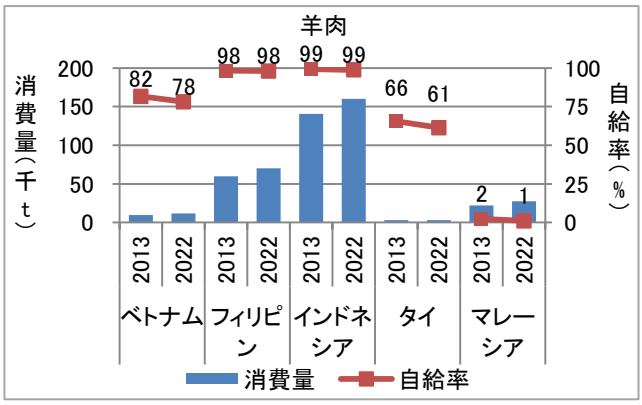
ASEAN が食料自給率を維持し、輸入する食料の価格の上昇を防ぐには、需要の増加が予測される品目の生産を拡大させる必要がある。勿論、小麦は ASEAN 域内での栽培には適していないが、乳製品は生乳が各国で生産されており、今後も生産量は増加する見込み[6]であるため、生乳の加工技術を導入すれば乳製品の生産量を増加させることが可能となる。肉類についても、経営規模の拡大や ASEAN の気候に適した交雑種の作出等を行うことで生産量が増加し、食料自給率の向上や農業の成長に寄与する。また、ASEAN 域内で最適国における大規模な生産と流通ルートを構築することにより、農業の競争力を高めつつ、ASEAN 単位での自給率維持を図ることが可能となる。

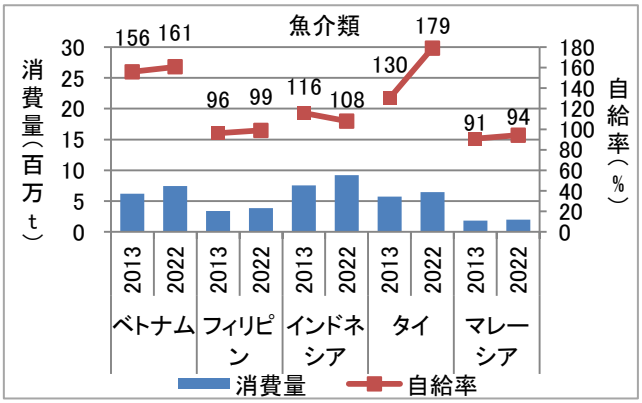
図表 3-125 国別・品目別需給

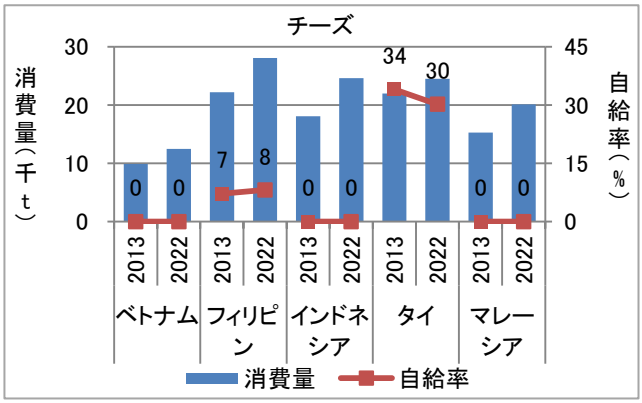


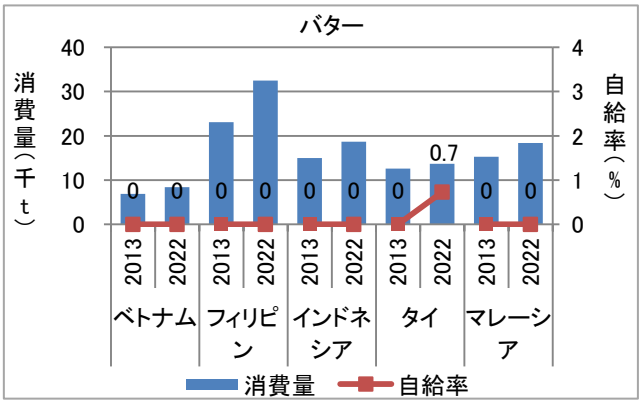
[6] OECD-FAO (2013),“OECD-FAO Agricultural Outlook 2013-2022”

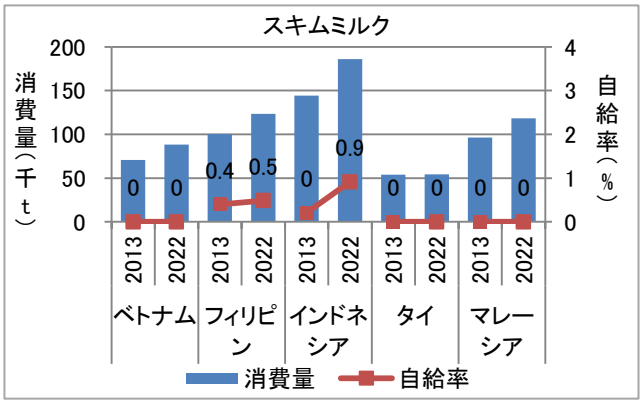


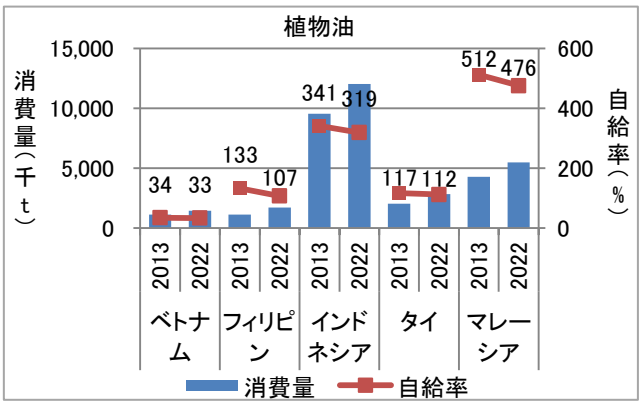












（出所：OECD-FAO　“OECD-FAO Agricultural Outlook 2013-2022”より調査団作成）

【ASEAN の農業生産性】

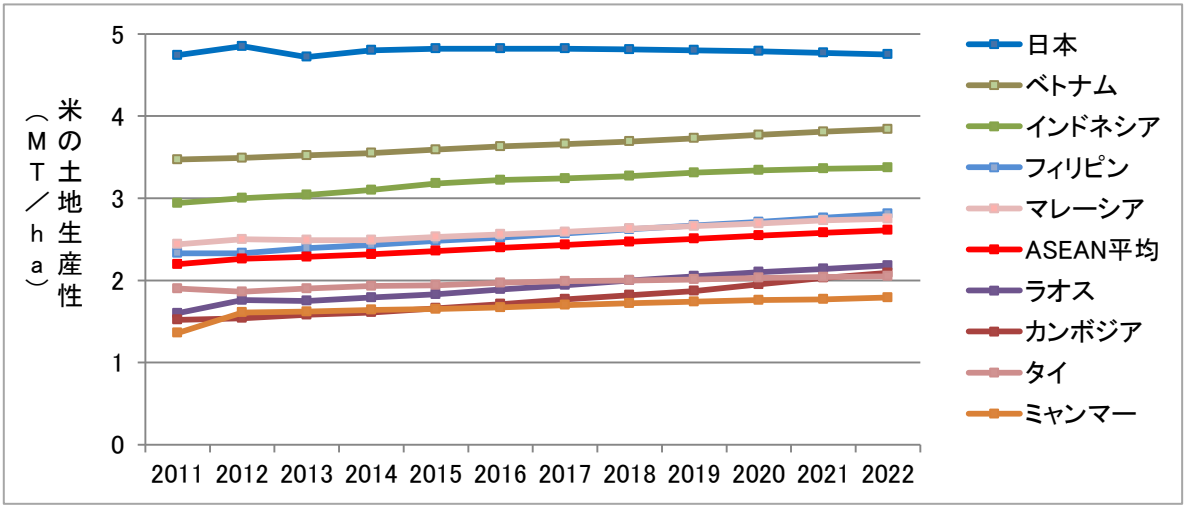
ASEAN が食料自給率を維持するためには、前述の通り、需要が増加する品目の生産を増やすことが必要である。しかし、農地や農業人材は有限であり、生産性を高めなければ持続的な食料の増産は困難となる。

ASEAN 各国において農業生産性を高めるには、農作物生産額の約 30%[7]（2011 年時点）を占める一方、耕地面積では約 72%[8]（2011 年時点）を占める米の生産性を高め、余剰人材や耕地を稲作から需要が伸びる他の品目の生産へと移行させることが重要となる。

ADB の予測では、シンガポール、ブルネイを除くコメの生産国では、生産性向上の余地が残る（2022 年時点）（図表 3-126）。日本と比較した場合、ASEAN で最も生産性の高いベトナムでも 1ha あたり約 1MT の差が残る。また、ミャンマー、タイ、カンボジア、ラオスにおいては、生産性が ASEAN の平均値を下回っている。中でも、タイは中国、インド、インドネシア、ベトナムに次いで世界第 5 位の米生産国であるが[9]、生産性が低いため、生産には他国より広大な耕地が必要となる。

ミャンマー、タイ、カンボジア、ラオスにおいては、農業従事者 1 人当たりの農業資本（ストック）も少ない傾向があり、農業インフラの整備状況や機械化の遅れが生産性に影響を与えていると考えられる（図表 3-127）。今後、これらの国では、農業資本整備（農業インフラ整備、機械化等）、や優良品種の利用促進、品種改良等により生産性の向上が求められる。

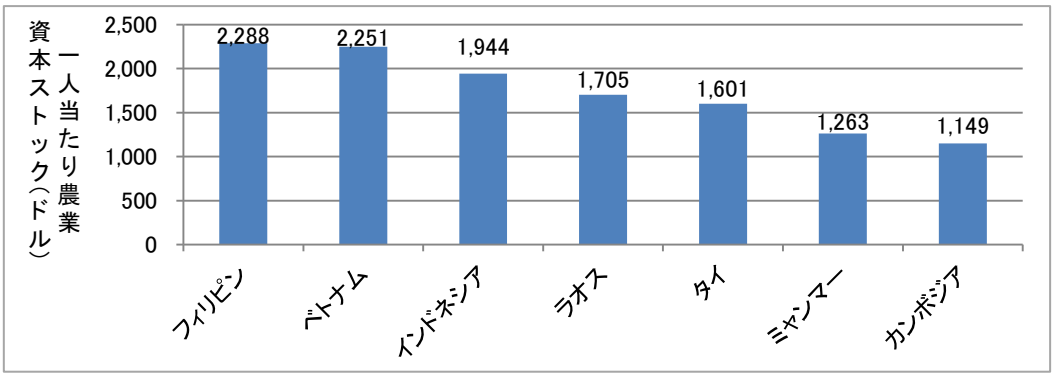
図表 3-126 米の土地生産性予測



（出所：ADB (2012), “ASEAN and Global Rice Situation and Outlook”）

[7] FAOSTAT より、シンガポール、ブルネイ、ミャンマーを除く 7 ヶ国について、米の生産額計/農作物生産額計を算出
[8] FAOSTAT より、シンガポール、ブルネイ、ミャンマーを除く 7 ヶ国について、米の収穫面積計/耕作面積計を算出
[9] FAOSTAT

図表 3-127 農業従事者一人当たり農業資本ストック(2007 年)[10]



(出所： FAO "The State of Food and Agriculture2012")

② 楽観的シナリオ

楽観的シナリオ
・当面は需要の増加する乳製品や肉類の輸入が増加するものの、次第に ASEAN 各国において乳製品や肉類等の生産への投資が増加し始め、需要の変化に対応した食料生産が行われるようになる。 ・需要の高い品目の生産に農家が従事できるようになることで、農業の生産性向上、農業従事者の所得向上といった効果が生じる。 ・また、ADBI によると農業への投資が進み、ASEAN における農業の全要素生産性成長率が現実的シナリオに比べて 0.5%高まった場合、2030 年における ASEAN の食料自給率を 3%押し上げると予測されている。 ・さらに、農業と製造業・サービス業間の生産性格差や、都市・農村部の所得格差が縮小に向かう場合、農産物の買い取りに代表される政府支出を減少させられるため、財政の健全化に貢献する。

③ 悲観的シナリオ

悲観的シナリオ
・中国や ASEAN 等において、乳製品や肉類だけでなく、米や果実・野菜についても食料輸入量が増加した場合、幅広い品目で食料の国際価格が上昇する可能性が高い。 ・ADB によると、食料価格の上昇は貧困人口の増加に繋がる[11]。2011 年における試算では、仮に食料価格が 10%上昇した場合、貧困人口がインドネシアで 446 万人、ベトナムで 155 万人、フィリピンで 137 万人、カンボジアで 31 万人、ラオスで 14 万人、タイで 5 万人、マレーシアで 3 万人増加すると予測されている。 ・仮に、政府の補助金等により食料価格が下がったとしても、財政を圧迫する可能性がある。 ・また、シンガポールやブルネイの様に輸入依存度が高い国を中心に、食料価格の上昇が消費者物価の上昇に繋がり、個人消費が停滞することで、経済成長率を鈍化させる要因にもなる。

[10] 2005 年のドルレート
FAO の定義では、農地開発に関するインフラ、機械・設備、家畜、家畜用施設、樹木等（繰り返し収穫できる植物）を農業資本としている。

[11] ADB (2011),"Global Food Price Inflation and Developing Asia"

④　食糧セクターおける課題

本セクター（食糧）の現実的シナリオより、「食料不足」と「農業生産性の低さ」が本セクターの課題として挙げられる。

国毎に状況が異なるため、各国が置かれている状況を以下に一覧化した（図表 3-128）（各色分けについては凡例参照）。

「食料不足」については、世界の食料需給バランスが保たれるため、すぐに食料危機に直面する国があるとは考えにくい。しかし、需要の増加が見込まれる品目について輸入依存度が高まると、価格高騰や突発的な供給減少による影響を受けやすくなるため、各国において需要に応じた生産構造の転換を図らなければならない。

「農業生産性の低さ」については、ASEAN の耕作面積の約 72%を占める主要作物である米の生産性が ASEAN 平均を下回り、且つ一人当たり農業資本も少ないミャンマー、タイ、カンボジア、ラオスを「赤」に色分けした。

各国の「赤」とされた課題については、次章において詳述する。

図表 3-128　食糧セクターにおける課題一覧

	CLMV				ASESN4（Group1）		ASESN4（Group2）		BS	
	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ベトナム	フィリピン	インドネシア	タイ	マレーシア	ブルネイ	シンガポール
食料不足	－	－	－							
農業生産性の低さ										

凡例

	既に課題が顕在化しているか、2025年までに課題になると予測されている
	2025年までに課題となる可能性がある
	2025年までには課題となる可能性が低い
－	情報不足により検証不可