

## ASEAN 経済共同体が目指すべき姿とその課題

芳野 彰輝

### はじめに

1997年に起こった「アジア通貨危機」では、東アジア、東南アジア各国は大きな打撃を受けたが、各国とも順調に回復するとともに、さらなる経済統合に向けた一步を踏み出す契機となった。そして、2003年に開かれた第9回首脳会議の「第2 ASEAN 協和宣言」によって、ASEANは、ASEAN 政治・安全保障共同体（ASEAN Political-Security Community, 以下 APSC と記す）、ASEAN 経済共同体（ASEAN Economic Community, 以下 AEC と記す）、そして ASEAN 社会保障共同体（ASEAN Socio-Cultural Community, 以下 ASCC と記す）から成り立つ ASEAN 共同体の実現を打ち出した。共同体が創設すれば、日本やその周辺国にとって重要な市場が実現するといえる。しかし、共同体の実現には多くの課題が存在する。

そこで本論では、まず東南アジアの経済状況の現状を述べる。そして、そこに潜む域内格差の問題と打開策について考察する。

次に、日本と ASEAN との関係がどのように深まったかについてみていく。関係の深化に欠かせない日系企業の存在と活動について述べていくことで、今後さらなる友好関係を築く方法を論じる。

最後に、ASEAN が目指す共同体にとって重要な役割を果たす ASEAN 経済共同体の実現に向けての取り組みと課題を取り上げ、経済共同体が実現するために必要な支援や対応について論じていく。

### 第1節 ASEAN 共同体としての役割と課題

#### 1.1 ASEAN の創設と共同体としての意識の芽生え

ASEAN は、1967年に東南アジアの政治的安定、経済成長促進等を目的に設立された。当初、加盟国は、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイであったが、その後、1984年にブルネイが、1995年にベトナムが、1997年にラオスとミャンマーが、そして、1999年にカンボジアが加盟し、2014年現在では10カ国が加盟している<sup>1</sup>。

1997年に起こった「アジア通貨危機」では、東アジア、東南アジア各国は大きな打撃を受けたが、各国とも順調に回復し、さらなる経済統合に向けた一步を踏み出す契機となった。2003年の「第2 ASEAN 協和宣言」によって ASEAN 共同体の創設に向け動き始めた。その後の世界金融危機からもいち早く回復し、中間層が急増している消費市場および大半の国が中国よりもコ

<sup>1</sup> 経済産業省「東南アジア経済統合に向けて」を参照。

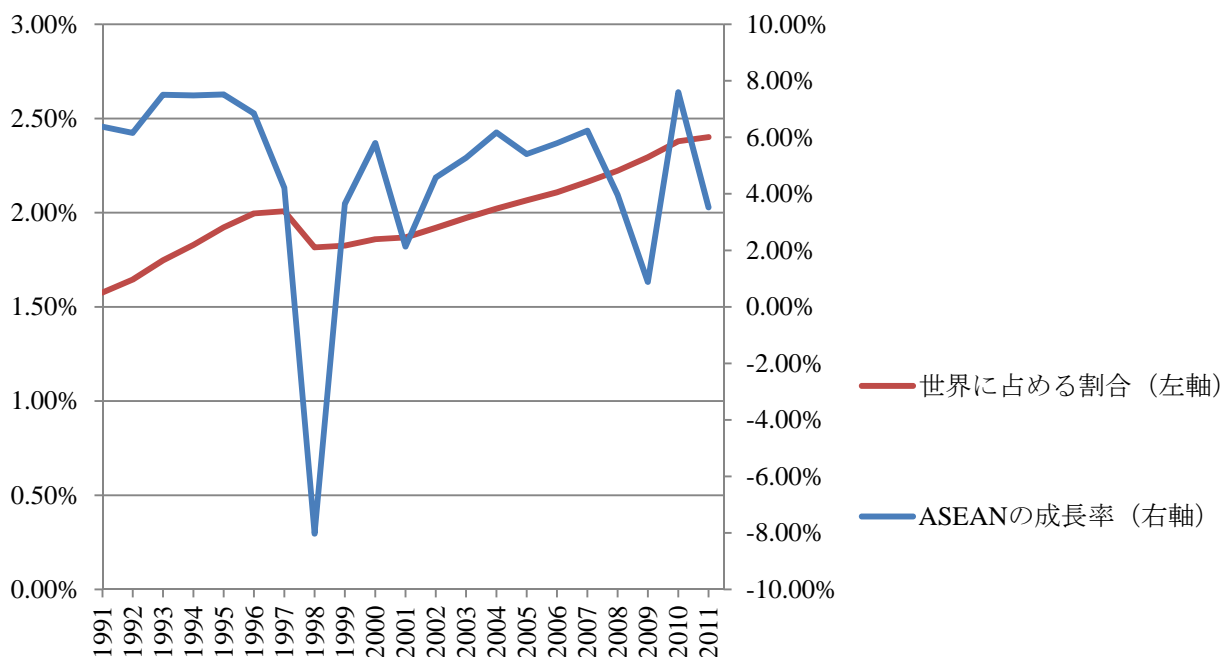
ストが低い生産基地として注目されている<sup>2</sup>。

## 1.2 安定した経済成長と増加する貿易額

ASEANの経済成長は、アジア通貨危機時に減退したが、それ以降は比較的安定した高成長を遂げているといえる。世界に占めるGDP比率も年々増加傾向にあり、今後も比率を高めていくことが予想される（図1を参照）。

貿易額も年々増加しており、2兆ドルを上回っている（2011年）。さらに、1998年以降貿易収支が黒字に転じ、その後も貿易黒字を維持している。貿易相手国としては、中国、日本、アメリカ、欧州連合（EU）、中東、韓国などが主となっており、東アジア以外の国々とも貿易は盛んであり、経済発展に寄与してきた（図2及び3を参照）。従来のモノカルチャー経済から脱却し、食品加工業や電気・電子製品の輸出が増えるなどの構造変化を遂げた国もあり、産業が多様化している。

図1 ASEANの成長率及び全世界とのGDP比率



（出所）世界銀行“World Development Indicators”より作成。

<sup>2</sup> 小野澤（2013）p.148.

図2 ASEAN の域外輸入

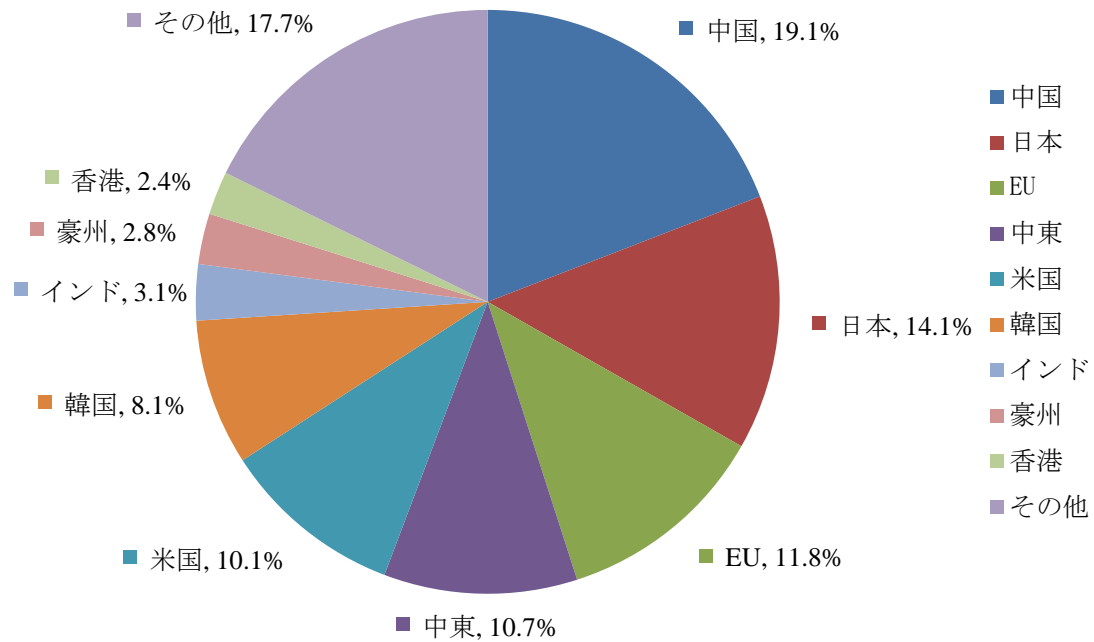
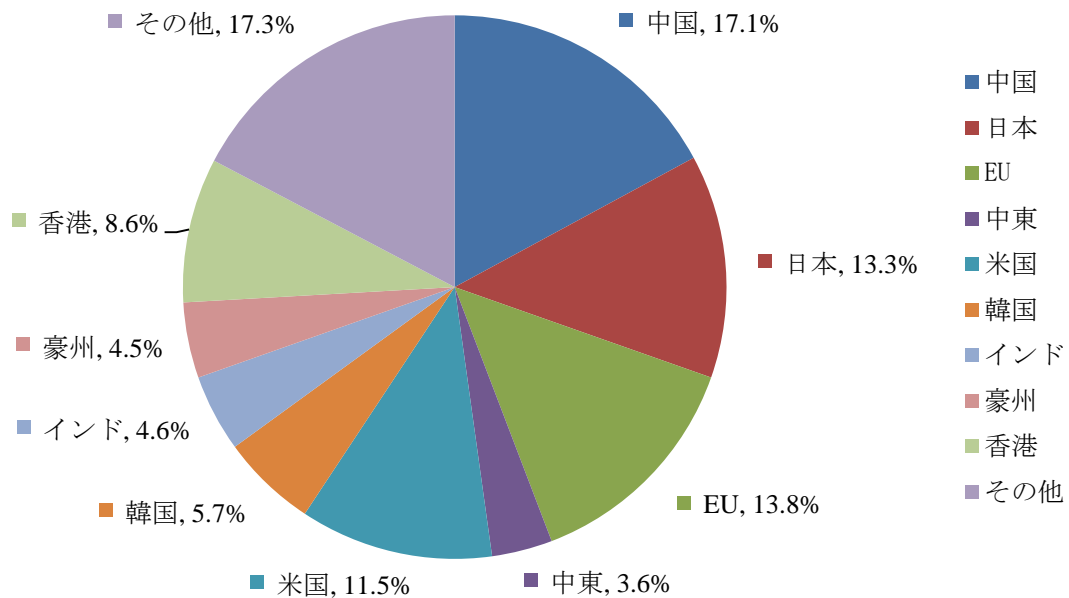


図3 ASEAN の域外輸出



(出所) IMF “Direction of Trade Statistics May 2012” より作成。

### 1.3 ASEAN 域内に潜む大きな経済格差

ASEAN 発足以後、確実に経済成長を遂げている ASEAN 各国であるが、ASEAN 域内での経済格差は大きく、ASEAN に先行加盟した、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、シンガポール、ブルネイの6か国と後発加盟国である、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（各国名の頭文字をとって CLMV）各国とでは格差が大きかった。CLMV のうちベトナムは 1990 年代後半の第一次直接投資ブーム、アジア経済危機後の第二次直接投資ブームを経て、同国の経済成長はカンボジア、ラオス、ミャンマー（以下 CLM と記す）の一步先を進んでいるといえる<sup>3</sup>。一人当たり GDP はミャンマーが最も低く 835 ドルであるのに対し、ASEAN で最大の規模であるシンガポールでは 5 万 1162 ドルと 60 倍以上の差がある<sup>4</sup>。AEC 実現の上で域内格差が大きい事は障害となる。

ASEAN 域内での格差は大きい、CLM の経済成長率そのものは非常に高い水準にあるといえる。2001 年～2012 年の経済成長率は、3 カ国とも 7% を超えており、今後も高い成長が期待される。高い経済成長率を支えているのは、対内直接投資額の増加と貿易の拡大である。対内直接投資額の業種別内訳は、水力発電、石油・ガス、鉱業などエネルギー開発や資源に関するものが中心である。CLM の対内直接投資が増加している要因としては、中国、タイ、ベトナム、といった周辺国の労働環境が変化し、法定最低賃金の引き上げが盛んになっていることなどがある。加えて、その引き上げ率は大きくなっており、タイでは、2011 年 1 月に 40% 上昇、2012 年 1 月からはタイ全域で 1 日 300 バーツとなり、数年で 6 割程度最低賃金が上昇した地域もある<sup>5</sup>。そのため、図 4 をみると年間実負担額で中国はミャンマーの 6 倍に達している。

加えて、中国では経済発展に伴ってサービス業の人气が高まっており、工場労働者の確保がしづらくなっている。タイでは、失業率が 1% を割っており新たな労働力を見つけることは難しいといえる。CLM は中国、タイなどに比べると安価で豊富な労働力が期待でき、今後も企業の進出が図られていくといえる。

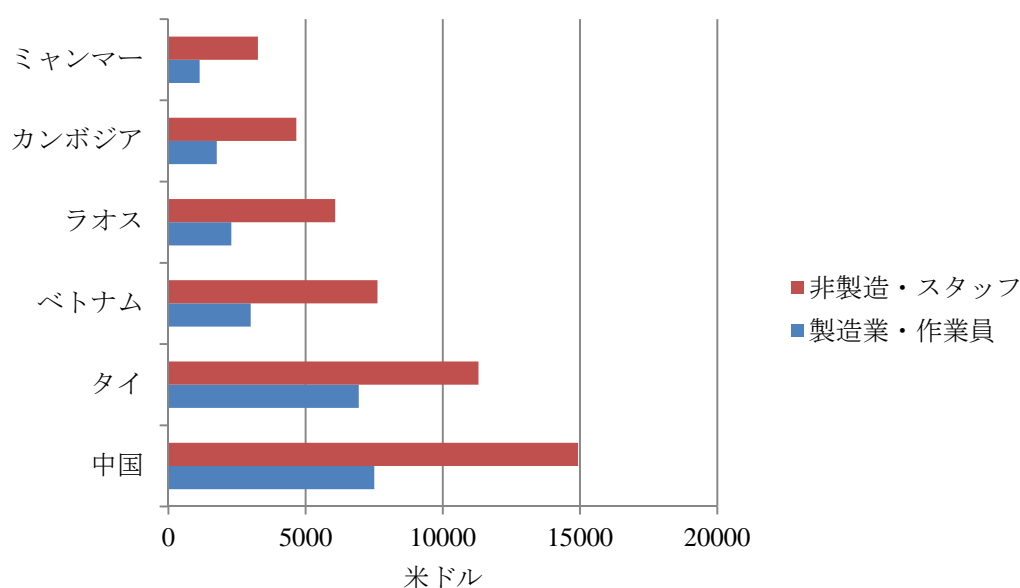
---

<sup>3</sup> 小野澤（2013）p.145.

<sup>4</sup> IMF（2013）“World Economic Outlook April 2013”.

<sup>5</sup> 小野澤（2013）pp.147-148.

図4 各国における年間実負担額



(出所) 日本貿易振興機構 (ジェトロ) (2013) 「在アジア・オセアニア日系企業実態調査」

<http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001539/0700153901a.pdf>

#### 1.4 域内格差是正に不可欠な取り組みと国際的な支援

高い経済成長率を維持している CLM であるが、自国のみでさらなる経済成長を遂げる事は難しく、ASEAN 諸国の協力が不可欠である。2000 年 11 月の第 4 回 ASEAN 非公式首脳会議においては、ASEAN の域内格差を是正、地域的競争力を高めることを目的として ASEAN 統合イニシアティブ (Initiative for ASEAN Integration, 以下 IAI と記す) の立ち上げが合意された<sup>6</sup>。IAI による格差是正の取り組みは AEC ブループリント<sup>7</sup>の中でも実施する事とされている。2002 年～2008 年の実施プロジェクトは、①インフラ (輸送・エネルギー) 整備、②人材育成 (公共部門人材育成、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、サービス貿易、通関、規格、投資)、⑤観光、⑥貧困及び生活の質、⑦包括的プロジェクトの 7 分野を対象とした<sup>8</sup>。

上記のプロジェクトを実施するための資金は、ASEAN 先行加盟国、世界銀行やアジア開発銀行などの開発援助機関などの国際機関、政府開発援助に依拠するだけでなく、さらに PPP (Public-Private Partnership) スキームによる民間セクターの積極的な活用が挙げられる。PPP スキームとは、政府が ODA 資金を使いインフラ整備をしたのち、その地域に民間企業が進出する

<sup>6</sup> 外務省「ASEAN 統合イニシアティブ (IAI) について」。

<sup>7</sup> 第 3 節 3.3 を参照。

<sup>8</sup> 小野澤 (2013) p.148.

事で企業リスク<sup>9</sup>の軽減、進出企業による技術移転、雇用の確保・増大などを見込む手法である。

IAI が設立され 14 年が経過し、多くのプロジェクトが実施されたが未だ格差が是正されていないのが現状である。2013 年 4 月にブルネイで開かれた ASEAN 首脳会議において議長は、ASEAN 経済共同体構築に向けて、IAI の行動計画を着実に実施する事で ASEAN 域内の経済格差を是正していく事が強調された。

他にも、CLM 開発のための国際的な支援の枠組みとして、包括的かつ大規模なものにアジア開発銀行の GMS (Greater Mekong Subregion) プログラムが挙げられる。1992 年に発足し、交通整備や貿易・投資などの促進を目的として、①交通、②通信、③エネルギー、④人的資源、⑤環境、⑥貿易、⑦投資、⑧観光、⑨農業の 9 つの分野で経済協力を進めている。特に、重点が置かれた開発部門が交通分野であり、道路整備や橋の架設などのハード・インフラ支援が積極的に行われており、CLM への投資関心が高まっている要因となっている。

今後は、AEC ブループリントに沿った方法で格差是正に挑みつつ、ASEAN 先進加盟国やアジア開発銀行の協力を基にハード・ソフト両面のインフラ整備を行っていく事が、ASEAN 経済共同体実現に向けて欠かせない。

## 第2節 深化する日本と ASEAN との協力関係

日本と ASEAN は経済的に緊密な関係を保ち続けており、ASEAN は日本の企業にとって重要な市場の一つだといえる。本節では、日本・ASEAN が協力関係を築いてきた経緯と日系企業の ASEAN 進出、そして、日本が ASEAN に対してなすべき事について述べていく。

### 2.1 日本・ASEAN 間の協力の経緯

日本と ASEAN の協力は、1973 年 11 月の日本・ASEAN 合成ゴムフォーラムが最初であり、以降 40 年以上相互の協力を維持・深化させていった。1977 年 3 月に ASEAN フォーラムが開催されたことで幅広い分野についての意見交換を行ってきた。1977 年の第 2 回 ASEAN 首脳会議では、域外の首脳では日本の福田首相のみが招待され、ASEAN と域外国との初めての首相会議が行われた。その際に、ASEAN 域内経済協力プロジェクトへの援助を申し出た<sup>10</sup>。その後のアジア経済危機の際に日本は、IMF の救済パッケージに最大出資国として参加した。その後、2003 年に第 2 ASEAN 協和宣言 (AEC を含む ASEAN 共同体の創設) の実施に、日本が全面的な支持を行う事とした。具体的な協力措置としては、人材育成の支援、メコン地域開発などの統合強化への支援等があげられる<sup>11</sup>。そして、ASEAN 経済と AEC の重要性が高まってきたことから、AEC

<sup>9</sup> 企業にとってのリスクのこと。政治・経済の影響で生じる「社会的リスク」、「事故・災害リスク」、製品・人事・財務等で生じる「経営リスク」などが挙げられる。

<sup>10</sup> 清水 (2013) p.215.

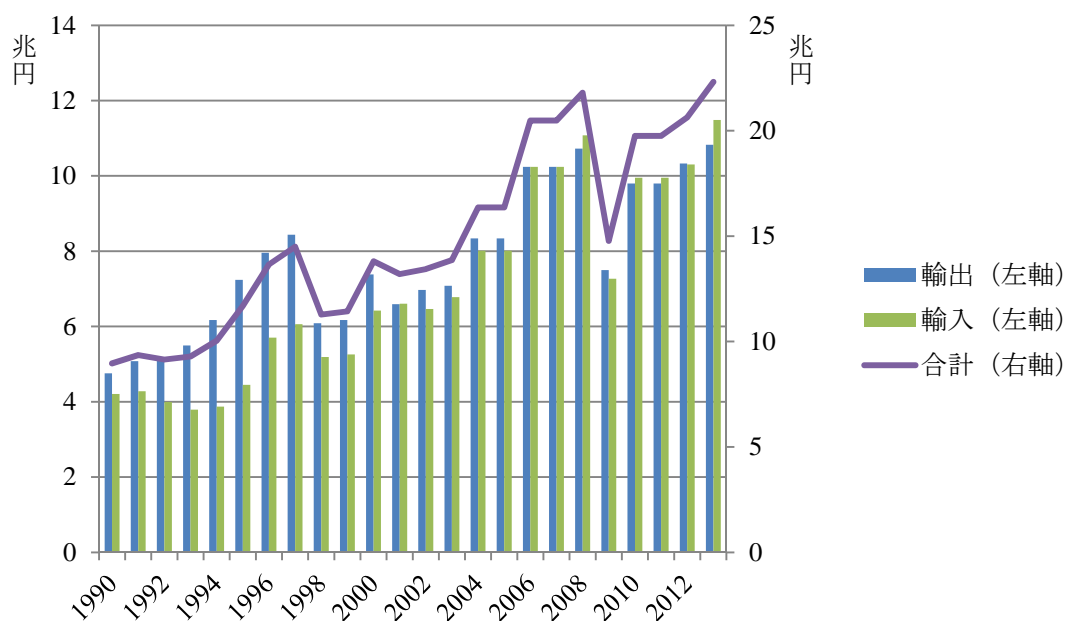
<sup>11</sup> 清水 (2013) p.217.

ブループリントや AEC 連結性マスタープラン<sup>12</sup>の実施に向けて日本でも具体的な協力案が練られている。

日本は、連結性の支援として、「陸の回廊<sup>13</sup>」、「海の回廊<sup>14</sup>」、「ASEAN 全域ソフトインフラ<sup>15</sup>」の3本柱を掲げている<sup>16</sup>。さらに、2013年12月に開催された、日本・ASEAN 特別首脳会議では、日本・ASEAN 航空協定の締結可能性の検討、引き続き ASEAN の連結性強化のためにソフトインフラの案件や、貧困削減、生活水準の引き上げといった支援を継続させていくといった趣旨の発言、今後5年間で2兆円の ODA のコミットメントを行う事を表明した<sup>17</sup>。

ASEAN と日本との間には、二国間協定と ASEAN 全体との協定 (AJCEP) の2種類の協定が締結されており、二国間協定は、2002年に発行したシンガポールとの EPA 以降、ベトナムまで7カ国と締結がされている<sup>18</sup>。日本の対 ASEAN 貿易額 (輸出と輸入の合算) は2011年時点で19兆8千億円であり、対世界貿易の14.8%を占めている。これは、中国に次いで大きな規模である。貿易額を見ても、アジア通貨危機の際とリーマンショックの際に落ち込んでいるが、以降は増加傾向にあり重要な経済的パートナーとなっている (図5を参照)。

図5 日本の対 ASEAN 貿易額の推移



(出所) 財務省「貿易統計」より作成。http://www.customs.go.jp/toukei/info/index.htm

<sup>12</sup> ブループリントと連結性マスタープランについては、第3節及び第4節を参照。

<sup>13</sup> ホーチミン・バンコク・ダウエイを結ぶ南部とダナンからモーラマインまで伸びる東西回廊の整備、ベトナムでの南北高速道路やカンボジアでの多目的ターミナルの整備等があげられる。

<sup>14</sup> インドネシア・フィリピン間の船等のネットワークおよび航路の整備促進等がある。

<sup>15</sup> 国境をまたぐ人・物が円滑に流れるための物流円滑化支援、車両基準等の統一。

<sup>16</sup> 首相官邸 (2013) 「第7回経協インフラ戦略会議 ASEAN 連結性支援」における配布資料。

<sup>17</sup> 外務省「日・ASEAN 特別首脳会議 (概要)」。

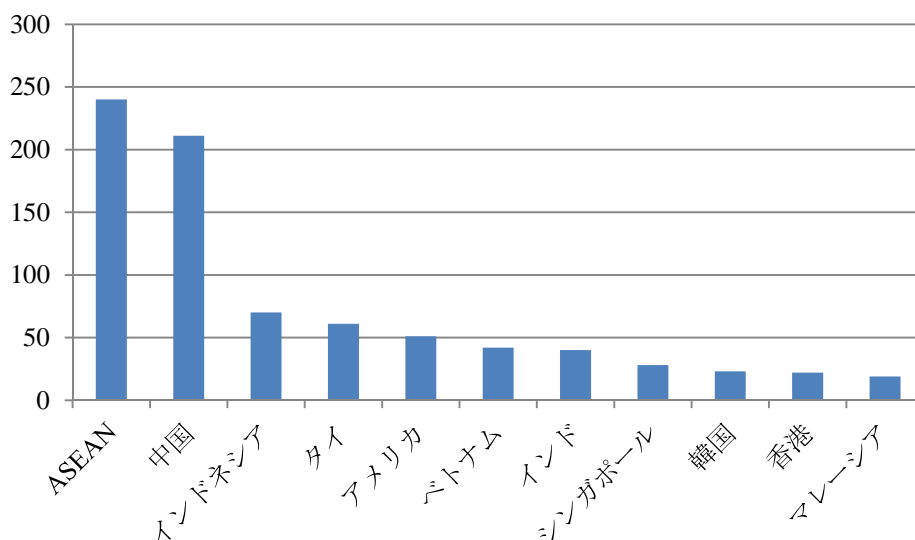
<sup>18</sup> 石川 (2013) p.170.

日本の ASEAN 向けの投資は 2013 年上半期において、対中国投資の倍である。ASEAN からみても、日本からの投資は EU と並び最大となっている。

## 2.2 増加する日系企業の ASEAN 進出

日系企業の ASEAN 域内への進出は活発化しており、新規進出先の上位 10 のうち半分が ASEAN 加盟国となっている (図 6 を参照)。この背景には、1985 年のプラザ合意以後急速な円高によって輸出競争力が低下し、汎用品を中心に ASEAN に第 3 国向け輸出拠点を設置する動きが活発化したことがある。90 年代半ばには、ASEAN 各国の国内需要の高まりを受けて、それらの需要獲得に向けた投資が活発化した。その後、「世界の工場」である中国への投資環境が、賃金の上昇、労働力確保難、さらには反日行動等の強まりによって大きく変化し、日本企業の投資先として ASEAN が注目を集めている<sup>19</sup>。

図 6 新規企業進出先 (2012 年)



(注) ASEAN は ASEAN 加盟国に新規進出があった日系企業の総計。

(出所) 東洋経済「海外進出企業総覧」(2013) より作成。

CLM への投資は、縫製業を中心とする輸出志向型の製造業であるのが特徴であり、中国の既存の生産拠点におけるリスクを回避する先として注目されている。豊富な労働力と賃金をはじめとする生産コストが低く抑えられることや、カンボジアとラオスでは法人税や原材料輸入税の免除といった優遇措置が受けられることも企業にとって大きな魅力の一つといえる。さらに、CLM は後発開発途上国であるため、特恵関税が適用され、日本や欧米に輸出する際には無税となる<sup>20</sup>。

<sup>19</sup> 助川 (2013) p.202.

<sup>20</sup> 小野澤 (2013) p.155.



製造業による生産拠点として、CLM は今後も進出が進む地域であるが、市場開拓先としても可能性がある。カンボジアの首都プノンペンでは中間層の拡大がみられ、外資の大型ショッピングモールが相次ぎ進出している。カンボジアでは、小売業における外資規制や出店規制はなく、外資 100%が認められ複数の店舗を持つことも可能であるので、多店舗の展開が容易で事業の拡大を図ることが出来る<sup>21</sup>。その他にも、ラオスでは、伝統的な市場形式の店舗が多く、そういった小規模店舗の保護を目的として外資規制があるものの、2013年に世界貿易機関（WTO）へ加盟し、小売業 4 分野を含むサービス業の開放を行うとしており、今後の小売業への外資開放が見込まれる。ミャンマーにおいても、日本企業とミャンマーの地場企業とのパートナーシップによるフランチャイズ形式で進出した<sup>22</sup>。外資規制についても条件付きで認められている。

CLM 各国の魅力はもちろん、メコン地域全体を 1つの市場としてみることも可能となっている。メコン地域の交通網は徐々に整備され、国境の障壁が低くなり、関税も 2015 年までには一部除外品目を除き関税撤廃を行うとしている。ただ、実際に小売業を展開していくためには、物流網の整備だけでは不十分である。例えば、カンボジアに進出した企業は、卸問屋や代理店などが無く、調達のすべてを自社で行わなければならないといった場合もある。さらには、冷凍、冷蔵輸送のサービスも確立されていない<sup>23</sup>。これに対して 2004 年からトヨタ自動車タイが行っているプロジェクトでは、域内での部品の集中生産と補完を基にしながら、域内分業と現地調達を大幅に拡大している。その結果、多くの部品をタイと ASEAN 各国で集中生産し、ASEAN 自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area, 以下 AFTA と記す）を利用しながら世界各国へも輸出している。ASEAN における重層的な生産ネットワークを拡大していく事で、ASEAN での生産と雇用の拡大、現地調達の拡大、技術の向上も促進されているといえる<sup>24</sup>。今後、CLM 各国が市場としてより発展していく際には、物流だけではなく商流も並行して行っていくとともに、域内協力政策と企業のネットワークを構築していくことが必要だといえる。

### 2.3 さらに進出に向けて動く日系産業界

ASEAN 各国で日系産業界は一定以上の存在感と交渉力を発揮するが、自らの事業環境改善に向けた取り組みを始めたのは 2008 年頃からである。2008 年 9 月に ASEAN 各国の日本人商工会議所会頭と ASEAN 事務総長とが対話する機会を持った。ここで、日系産業界は主に ASEAN 各国での日系企業を取り巻く環境、現状、課題等について説明したことで、在 ASEAN 日系産業界は、ASEAN 日本人商工会議所連合会（Federation of Japanese Chamber of Commerce and Industry in ASEAN, 以下 FJCCIA と記す）として声明を一つにし、年 1 回の頻度で ASEAN 事務総長と対話を行う事となった<sup>25</sup>。FJCCIA は、AEC ブループリントに沿った形で日系企業が加盟各国で陥っ

<sup>21</sup> 小野澤（2013）p.159.

<sup>22</sup> 小野澤（2013）pp.159-160.

<sup>23</sup> 小野澤（2013）p.160.

<sup>24</sup> 清水（2013）p.9.

<sup>25</sup> 助川（2013）p.203.

ている問題点や課題等を報告し改善要求をまとめ、ASEAN事務局のリーダーシップと改善に向けた貢献を期待し、同事務総長に提出した。

しかし、「内政不干渉」に重きを置いていることに加え、ASEANの決定が国内法に優先しないこと、多くの統合措置は各国政府による法令化、行政措置を通じ国内措置として実施しなければならないことからASEAN事務局がFJCCIAの要望に応えるには限界があった。そのため、ASEAN全体あるいは複数国に共通する要望を提出するよう改善した上で、日系産業界の目線で優先して取り組むべき措置を順位付けし、更に同措置で改善すべき課題があればあわせて提出している<sup>26</sup>。

FJCCIAの要望は税関手続きに関するもの、原産地証明等に関するもの、日メコン産業に対する重要事項等多岐にわたり、少しずつではあるが要望が実現している。FJCCIAの具体的な成果としては、IT製品の関税撤廃を定めた情報技術協定 (Information Technology Agreement, 以下ITAと記す) の拡大の後押しが挙げられる。

ITA関連製品については1997年から関税削減が開始されたが、技術が進歩したことで、IT製品の多様化、高機能化した結果、一部のITA参加国において恣意的な関税分類によって課税されるケースが発生していること、従来の対象品目から外れる新たな製品が生み出されたことから、その拡大の必要性が高まっていった。ASEANは有力なIT製品・部品の生産・供給基地であり、この拡大交渉は関税の削減を通じて、輸出の拡大が期待される。そのためFJCCIAは「ASEAN事務局とASEAN加盟各国とが、IT関連製品の生産拠点としてのASEANの競争上の優位性による利益を享受するため、ITA拡大交渉に積極的に参加する事を強く推奨する」と要望した<sup>27</sup>。これによって、ASEAN経済相会議においてASEANの日系産業界の意向を踏まえITA拡大交渉に臨むことが約束された。前述の通り、ASEAN事務局は各国の措置等に関して是正を勧告する権限はないため、FJCCIAからの要望を実現するためには、高級経済事務レベル、そしてASEAN経済閣僚にその必要性を訴えかけていかなければならない。

今後はASEAN各国の現状を把握し、共通の要望や課題をASEAN経済閣僚等に訴えかけていくことで、ASEANにおいて日本企業がより進出する機会が生まれるといえる。

## 2.4 日本のASEANに対する協力プロジェクト

日本がASEANに対して行っていくべき事としては、ASEAN域内の格差の是正とインフラ整備、エネルギー分野、そして、それらを基にASEAN統合の深化にむけての協力が重要になっていくと考えられる。

域内格差の是正に関しては、CLMVなどの新規加盟国を主に対象とするべきであるが、インドネシアやフィリピンといった国内の格差が大きな国も対象に入れるべきである。1.4で述べたとおり、ASEAN域内の経済格差是正のためにPPPスキームが積極的に活用される。しかし、各

<sup>26</sup> 助川 (2013) pp.203-204.

<sup>27</sup> 助川 (2013) p.209.

国の制度が未整備等の理由もあり、他地域に比べ PPP インフラ建設が進んでいないのが現状である。そこで、日本は PPP 制度を整えるための取り組みを打ち出している。

第一に、政府間の働きかけによって、技術協力、PPP 制度改善を条件とした円借款の活用を行っていく「制度整備の支援」である。日本の ODA の特徴として、贈与比率が低いことと、ハード面での技術支援が盛んなことが挙げられる。これによって、援助依存に陥る心配が少なく、経済発展を遂げていけるといえる。

第二に、日本企業提案型の国際協力機関（JICA）の協力準備等の駆使を行う「個別案件形成支援」である。

第三に、JICA 海外投融資及び円借款、国際協力銀行（JBIC）、日本貿易保険（NEXI）など、日本の公的ファイナンスツールによる「資金調達支援」を掲げた<sup>28</sup>。大規模インフラ開発において、民間資金を活用した官民の協力は重要性が高く、主要プロジェクトの一つとなっている。

加えて、経済成長に伴い増加していくエネルギー需要の増大に関しても日本が積極的に協力していくべきである。ASEAN のエネルギーに関するプロジェクト<sup>29</sup>を支援しつつ、エネルギー効率化や新エネルギーの分野等の技術を有する日本が協力していくことで、経済発展が円滑に進んでいく。さらに、各国の医療水準底上げのための個別的支援や食品安全、動物衛生、植物防疫の国際基準達成に向けた支援等の協力は多岐にわたる。

そして最後に、ASEAN 統合に向けた協力である。そのためには、ASEAN 統合の阻害要因の検討と解決が必要である。2.3 で述べたように日系企業からの視点で阻害要因を見つけだし、それらを積極的に提示していくべきである。2008 年からは ASEAN 事務総長と FJCCIA との対話によって協力が図られている。2011 年には大臣レベルも出席するなどその影響力は強くなっており、ASEAN 統合の阻害要因の検討と解決が取り組まれている。統合の深化によって日系企業の生産ネットワーク構築にも大きく影響するといえる<sup>30</sup>。そして、人の移動の自由化を行っていくことが重要になっていくと考えられる。

この他にも、AEC の目標である人の移動の自由化、消費者保護制度の構築支援などの支援が考えられる。人の移動の自由化については、ASEAN の各種資格支援を日本の経験と蓄積を基盤に実施でき、消費者保護制度についても食品偽装に対する日本の経験を生かすことが出来るなど、いずれにしても、日本の協力によってさらなる制度の強化が期待できる。

日本と ASEAN との協力は相互の経済発展にとって重要な役割を持つものになっており、今後一層の友好的な関係の構築がなされることが期待される。

<sup>28</sup> 首相官邸（2013）「第 7 回経協インフラ戦略会議 ASEAN 連結性支援」における配布資料。

<sup>29</sup> 詳しくは第 4 節を参照。

<sup>30</sup> 清水（2013）pp.220-221.

### 第3節 ASEAN 経済共同体の実現に向けての取り組みと課題

#### 3.1 ASEAN 共同体の創設とその背景

まず、ASEAN 共同体とは、経済共同体（AEC）を中心に、政治・安全保障共同体（APSC）、そして、社会・文化共同体（ASCC）の3つの共同体から構成される。アジア通貨危機で経済的に大きな打撃を受けた ASEAN 諸国は、2003年の首脳会議において ASEAN 域内での統合の重要性を唱えた事で、共同体に向けて歩み始めた。その後、ASEAN 憲章が2008年に発効された。ASEAN 憲章は、ASEAN に地域機構としての法人格を与えると同時に、ASEAN の基礎となる諸原則を再確認し、ASEAN 共同体の創設に向け、ASEAN 機構の強化、意思決定過程の明確化を目的とするものである<sup>31</sup>。ASEAN の最高規範であり、加盟国の国家主権や内政不干渉などの原則は維持しながら、人権や自由化を監視する人権機構や紛争解決を最終的に首脳にゆだねる仕組みを設けた。東アジアの地域協力における初の憲章であり、それまでは1967年の「バンコク宣言」を ASEAN 設立の根拠としてきたが、憲章の発効により、ASEAN の設立基盤が法に発展し設立基盤が強化された<sup>32</sup>。

#### 3.2 完全ではなく緩やかな自由化を目指す ASEAN 経済共同体

次に、ASEAN 経済共同体（AEC）について述べる。1997年2月、ASEAN 諸国は、2020年までに「モノ、サービス、投資の自由な移動、平等な経済発展、貧困と社会経済不均衡の是正が実現した安定・繁栄・競争力のある ASEAN 経済地域の創造」を目指すとした。これが、AEC の原点である<sup>33</sup>。

ASEAN が目指す最終的な経済統合の姿が AEC と位置づけられているが、欧州のような経済共同体を目指すわけではない。欧州は物品の移動を自由化し、対外共通関税政策を執る関税同盟を経て、サービス、資本、人の移動が自由化された共同市場を実現した。そして、2011年5月には EU 域内の労働者（人）の移動を完全に自由化した。

これに対し、AEC はむしろ、ASEAN 域内の経済統合を牽引する AFTA を核に関連措置の自由化を一部で進める「AFTA プラス」である。AFTA は、2015年までに ASEAN 域内での関税を撤廃する事が目標であり、2010年には先行加盟6カ国で99.65%の品目で関税が撤廃されているなど、例外品目が極めて少ない高水準の FTA となっている。

加えて、サービス面でも欧州に比べると自由化の範囲は限られている。人の移動についても、「実業家・熟練労働者および才能ある人材の移動を促進する」とされているにすぎず、完全な自

<sup>31</sup> 国際機関日本アセアンセンター（東南アジア諸国連合貿易投資観光促進センター）より抜粋。

<http://www.asean.or.jp/ja/asean/known/base/carter/>

<sup>32</sup> 清水（2013）pp.6-7.

<sup>33</sup> 助川（2014）p.78.

由化を目指すわけではない。ASEAN は、欧州が目指してきた共同市場<sup>34</sup>とは異なる独自の緩やかな経済共同体づくりを進めているといえる<sup>35</sup>。

### 3.3 AEC 実現のカギとなるブループリントの内容

AEC 実現に向けての具体的な措置と実施のスケジュールを定めたものとして「AEC ブループリント」がある。それには、AFTA などこれまでの経済協力・統合措置を AEC の傘のもとに集約するとともに、統合に必要な新たなイニシアティブが盛り込まれており<sup>36</sup>、

- ① 単一市場と生産基地
- ② 競争力ある経済地域
- ③ 公平な経済発展
- ④ グローバル経済への統合

以上4つの柱を基に実施計画が記されている。加えて、17の分野ごとに具体的な目標と62の措置を示した。このうち「単一市場と生産基地」については、32もの措置の実施が計画されており、AECの中核としてASEANがもっとも注力している分野である<sup>37</sup>。以下、実施計画の内容を述べていく。

- ① 単一市場と生産基地は、物品、サービス、投資、人、資本の自由な移動を目標としているが、前述の通りEUのような共同市場は目指していない。物品については原産地規制<sup>38</sup>がかかり、サービス貿易と投資にも制限があり、人の移動については熟練労働者が対象となる。しかし、経済連携協定(EPA)と比較すると、輸送やエネルギー分野の統合及びインフラ整備、格差是正も対象としており、規模は非常に大きいといえる。実際に目標が達成されれば、域内の関税がほぼ撤廃されるだけでなく、非関税障壁も撤廃される事で貿易の円滑化が図られる。サービス貿易では、全サービス分野に経済の発展に寄与する事が期待される<sup>39</sup>。
- ② 競争力のある経済地域は、競争政策についての共通政策、輸送、エネルギー、ICTなどのサービス産業の市場統合に向けてのインフラ整備と制度整備などが対象とされている<sup>40</sup>。AECブループリントが掲げる4つの戦略目標の中でも実施状況も遅れている分野であり、対策が急がれるが、消費者保護や知的財産権等の問題が多い。
- ③ 公平な経済発展では、中小企業戦略とIAIの作業計画1(2002年7月2008年6月)と作業計画2(2009年~2015年)の実施がある。中小企業戦略について、ASEAN全体の中小企業振興策の大きな柱は、(1)中小企業ファイナンス、(2)中小企業の国際化、(3)中小

<sup>34</sup> 物品、サービス、資本、人の移動の自由化が実現した地域統合のこと。

<sup>35</sup> 助川(2014) pp.80-82.

<sup>36</sup> 助川(2014) p.82.

<sup>37</sup> 助川(2014) p.83.

<sup>38</sup> 原産地がどこか認定するための規制。

<sup>39</sup> 石川(2013) p.24.

<sup>40</sup> 石川(2013) p.34.

企業の人的資源の能力開発、(4) マーケティング能力強化と情報通信技術の活用、(5) 中小企業サービスセンターの設立の5つとなっている。これらを基本に、加盟国はそれぞれの中小企業振興策を推進している。そして、IAIの作業計画1は、インフラ、地域経済統合を優先分野とし、2005年11月にエネルギー、投資環境、観光、貧困削減と総括的プロジェクトが追加されている。作業計画2については、APSC、AEC、ASCCのそれぞれ3つの共同体のブループリントを基に作成され、人材の育成と能力の構築に重点が置かれた。具体的には、調査、それに伴う提言の実施、教育訓練、技術協力などがある<sup>41</sup>。

- ④ 対外経済関係では、ASEANと日本、中国、韓国、インド、豪州、ニュージーランドとの自由貿易協定（FTA）や経済連携協定（EPA）が成果としてある。

### 3.4 共同体の創設を遅らせている不透明な評価基準とモニタリング

前述のブループリントの内容が実施されるための手段として、スコアカードと事務局によりモニタリングを実施している。スコアカードとは、各国のブループリントの実施状況の評価リストであり、ASEANがブループリントの実施状況として唯一公表している資料であり、2012年にスコアカードに対する評価が公開された（図7を参照）。各分野ともに、2008-2009年と2010-2012年の評価を比較すると、前者と比べ後者の評価が低下しており、実施状況に遅れがあるといえる。

さらに、スコアカードにはいくつかの問題点がある。第一に、自己申告制であり第三者による客観的な評価ではないこと。第二に、各国別、分野別の詳細な内容ではないこと。第三に、各国で措置が実施されているか不明であることが挙げられる。ASEAN加盟国相互の圧力だけでは限界があると考えられるため、ブループリントの確実な実施のためにも、第三者機関による評価と実施状況の監察が必要である。

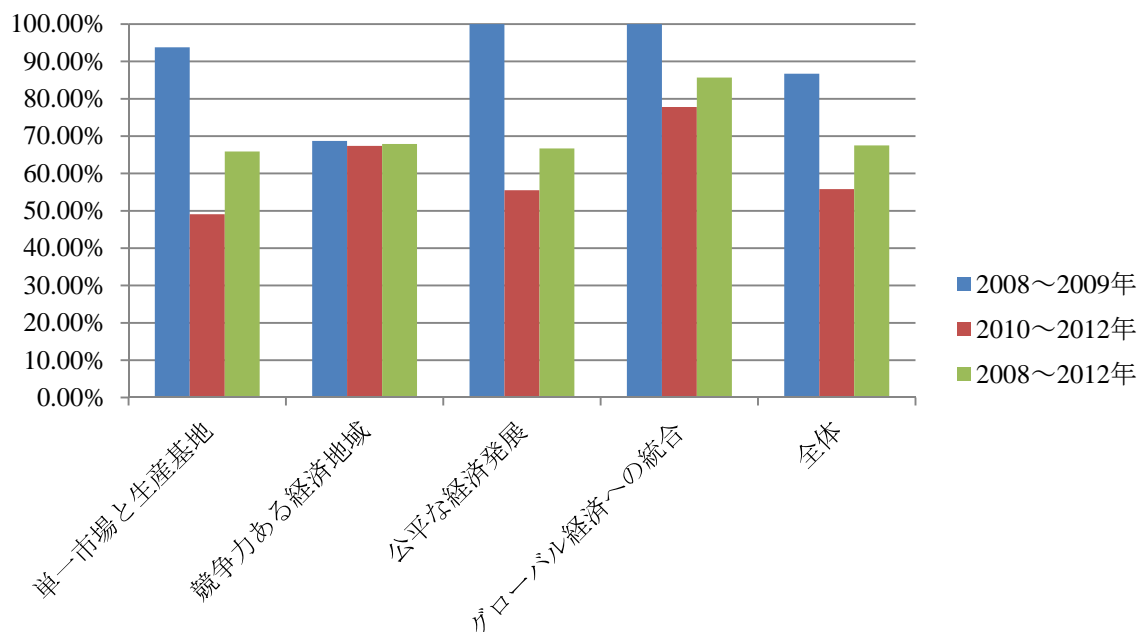
上記のように、ブループリントが確実に実施されているか不明なことに加え、ASEAN首脳会談での決定した事項が法的拘束力を持たないことも、共同体実現を不確実にしている。

ASEAN首脳会談での決定を国内法に優先させれば共同体実現は確実となるが、ASEAN域内の経済格差が未だ大きく、是正されていない以上、各国内で柔軟な対応が必要となってくるため、ASEANを超国家機構<sup>42</sup>のように扱うべきではないと考える。これについてスリン・ピッサワンASEAN事務総長（当時）は、2013年1月の退陣の際に「開発と統合は自らのペースで進める」と述べ、ASEANの超国家機構化を否定しており、今後もこの姿勢は変わらないと考えられる。

<sup>41</sup> 石川（2013）p.36.

<sup>42</sup> 加盟国とその国民を直接拘束する決定を行い、決定を実施するための直接の司法・執行権能を広範に有する内部機関を持つ、複数国家連合の組織のこと。ここではヨーロッパ連合（EU）をさす。

図7 2008年～2012年までのブループリントに対するスコアカード



(出所) “ASEAN Economic Scorecard 2012” を基に作成。

## 第4節 経済共同体に向けて進む自由化と対応

### 4.1 AEC ブループリントの補完を担うマスタープラン

第3節で述べた AEC ブループリントでは、ハードインフラストラクチャの計画が弱く、実施も遅れているため、それらを補う新たな計画が必要となった。そこで、ブループリントの補完と、AEC の確立に向けて 2010 年に「ASEAN 連結性マスタープラン (Master Plan on ASEAN Connectivity, 以下 MPAC と記す)」が採択された。MPAC では、

- ① 物的連結性
- ② 制度的連結性
- ③ 人と人との連結性

以上3つの連結性の強化を目的としており、さらに、各分野に目的達成に向けた戦略が示されている。以下、各連結性について記す。

- ① 物的連結性は、物的なインフラストラクチャの建設・整備である。ブループリントの計画行動は実施が遅れている事を考慮し、マスタープランでは詳細な目標及び計画を示した。ASEAN 高速道路網とシンガポール昆明鉄道の不通部分に対する交通整備の実施や経済発展に伴い急激に需要を増加させている、エネルギーインフラストラクチャプロジェクトに対する課題の解決などが計画としてある。

- ② 制度的連結性は、ソフトインフラストラクチャ<sup>43</sup>の整備を行うものとされ、AECブループリントと重複している部分も多いが具体性が増している。物品の原産地規制<sup>44</sup>については、原産地証明の電子的な処理を含む手続きの円滑化と国内手続きの調整が示された。加えて、後発地域の制度的な能力の強化では、IAIの資金が不十分だとし、資金援助国グループから CLMV への技術支援の流れを促進する事などが挙げられた<sup>45</sup>。
- ③ 人と人の連結性では、ASEAN 加盟国の国民の ASEAN 域内旅行のビザ免除の実現や、共同開発に伴う ASEAN 域内観光の促進、熟練労働者の域内移動を促進する事とした<sup>46</sup>。

## 4.2 AECの実現に向けて行われる物品・サービス貿易の自由化

### 柔軟性が増す物品貿易

AECの軸がAFTAであるため、その利用率を高めるために様々な措置や規制緩和が行われてきた。タイのASEAN向け輸出におけるAFTAの利用率は、2000年時点でわずか6.4%にすぎなかったが、2006年には20%を超え、2010年には38.4%に達するなど、AFTAは「利用されるFTA」になっている。AFTA利用率拡大の要因としてAFTA特恵関税水準の低下とともに、原産地規則の運用が柔軟化されてきている事が挙げられる<sup>47</sup>。

AFTA特恵関税<sup>48</sup>の適用を受けるためには、当該製品がAFTA原産品である必要があり、その判定をするのが原産地規則である。輸出者は、原産地証明書の発給費用や人件費等の手続きコストを負担しなければならない。さらに、これまでのAFTAの原産地規則は、ASEAN累積付加価値率<sup>49</sup>(Regional Value Content, 以下RVCと記す)が40%以上なければAFTAの優遇税率の効果を受けることができなかった。付加価値基準は、為替レートや原材料費の変動に伴って、原産地比率も変動してしまう。加えて、電気製品では製品サイクルの短期化により急速に価格が低下するために原産地比率が変動するなどの欠点がある。そのため、企業はそれらを見越したうえで5~10%のバッファ<sup>50</sup>を確保しなければ利用が難しいことや、AFTA利用製品についてモデルごとに原産地比率管理が求められるため、モデルを多く有する企業の場合には、大きな負担となっていた<sup>51</sup>。

上記の問題に対応するために、原産地規則の条件の緩和が行われた。まず、原産地規則として新たに関税番号変更基準(Change in Tariff Classification, 以下CTCと記す)が導入され、RVCかCTCのどちらかを選択できるようになった。CTCとは、輸入材料の関税番号が製造工程を経る

<sup>43</sup> 手続きや文書の整備のこと。

<sup>44</sup> 原産地がどこかを認定するための規制。域内商品の優遇措置に関わるため、複数国で加工された製品の原産地の認定が重要となっている。

<sup>45</sup> 石川(2013) p.28.

<sup>46</sup> 石川(2013) p.28.

<sup>47</sup> 助川(2014) pp.87-88.

<sup>48</sup> 特定国または植民地に関税上の有利な待遇を与えるもの(有斐閣 経済辞典)。

<sup>49</sup> ASEAN諸国の材料・部品を使用する比率。

<sup>50</sup> 緩衝装置のこと。

<sup>51</sup> 助川(2014) pp.88-89.



ことで別の関税番号となって輸出される場合には、製品の特性が輸入時点と輸出時点で変わったものとし、その製品が当該国で生産されたとみなす原産地の認定方法である。選択制の導入によって、企業は調達幅が広がるとともに、業種によっては原産地規則にかかる管理コストの低減が可能となった<sup>52</sup>。加えて、選択制の導入と同時に、デミニマス・ルールが採用された。デミニマス・ルールとは、輸出原価の 10%以下であれば、非原産材料を使用しても当該品目は ASEAN 原産として認められるという規則であり、原産地規則の柔軟性が増したといえる。

### 自由化に慎重なサービス貿易

ASEAN のサービス自由化に向けた取り組みは 1995 年の「サービスに関する枠組み協定」(ASEAN Framework Agreement on Services, 以下 AFAS と記す)から始まった。サービス貿易は、越境取引 (第 1 モード)、国外消費 (第 2 モード)、商業拠点 (第 3 モード)、人の移動 (第 4 モード) の大きく 4 つの態様に分かれる (表 1 を参照)。

表 1 サービス貿易の態様

サービス貿易の態様	意味	具体例
越境取引 (第 1 モード)	国境を超える取引であり、ある加盟国の領域からほかの加盟国領域へのサービス提供。	電話で外国のコンサルタントを利用する。
国外消費 (第 2 モード)	海外における消費を示し、ある加盟国の領域における他の加盟国のサービス消費者へのサービス提供。	外国への観光旅行。 外国で船舶・航空機の修理を行う等。
商業拠点 (第 3 モード)	業務上の拠点を通じてのサービス提供であり、ある加盟国のサービス提供者による、他の加盟国領域における商業拠点を通じたサービスの提供。	海外支店を通じた金融サービス。 海外現地法人が提供する流通サービス。
人の移動 (第 4 モード)	自然人の移動を示し、ある加盟国のサービス提供者による、他の加盟国の領域における自然人を通じたサービスの提供。	外国人アーティストを招いての娯楽サービス。

(出所) 経済産業省「サービス交渉 1. サービス交渉とは何か」より作成。

[http://www.meti.go.jp/policy/trade\\_policy/wto/negotiation/service/service.html](http://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/wto/negotiation/service/service.html)

<sup>52</sup> 助川 (2014) p.90.

AECブループリントでは、2015年までにすべてのサービス分野について完全な自由化を目指しているのではなく、第1、第2モードの完全な自由化を目指すにとどまる。なぜならば、第3モードについては、以前より脆弱な国内産業を保護する観点から物品貿易に比べ積極的であったとはいえ、完全自由化には慎重な立場をとっており、第4モードについては、域内所得格差が大きなASEANでの自由化は各国の産業構造や就労環境を崩壊させることにつながりかねないからである。

そのため、第3モードに関しては、サービスの分野を(1)航空輸送や観光などの優先分野、(2)ロジスティクス、(3)その他すべてのサービスの3つに分類し段階的に外資出資規制を緩和している<sup>53</sup>。このうち、優先分野については2012年に、最終目標である「ASEAN加盟国資本に対する出資比率70%以上」の容認を達成し、残りの2分野についても2015年での実現を目指している。

物品貿易に比べ、サービス貿易の自由化は経済的な弱者保護の点から特定業種の外資参入に制限を加えている場合もあり、AFASで自由化したとしても、実質的な参入には、複数の法改正が合わせて必要となり、膨大な時間とコストが必要となる。さらに、ASEAN加盟国が前回ラウンドで決定した約束を達成できない場合でも、次のラウンドでの遅延回復が可能だということ、合意した分野での自由化が達成できない場合には他分野での代替を認めていることなど、ASEANが持つ柔軟性ゆえにサービス分野での自由化の進捗が滞るおそれがある<sup>54</sup>。自由化の進捗状況が分からなければ、投資家や企業の参入意欲を減退させるおそれもあるため、定期的な進捗状況の報告や自由化に対する期限の設定等を行うことが必要だと考える。

#### 4.3 急増するエネルギー需要への対応プロジェクト

ASEANのエネルギー消費は、今後も伸び続けるとされ、一次エネルギーの消費量は、2011年には日本と同水準となり、2040年にはEUと並ぶといわれている。特に、2.4億人の人口を抱えるインドネシアは2035年には世界第5位の一次エネルギー消費国になるとされる<sup>55</sup>。エネルギー需要の急激な増大に対応するためにエネルギー協力が急がれる。

ASEANのエネルギー分野の取り組みとしては、1999年にジャカルタにASEANエネルギーセンター(ASEAN Center for Energy, 以下ACEと記す)がASEAN全体のエネルギー問題を取り扱う組織として設置された。ACEによる予測では、2030年までにASEANはより化石燃料に依存し、クリーンエネルギー、再生可能エネルギーの開発が必要であること、そして、エネルギーへの投資はASEANにおいて域内投資を行う投資家にも資するとしている<sup>56</sup>。

エネルギーに関する主なプロジェクトとしては、①ASEAN電力網連係(ASEAN Power Grid, 以下APGと記す)、②ASEAN横断ガスパイプライン(Trans-ASEAN Gas Pipeline, 以下TAGPと

<sup>53</sup> 助川(2013) p.68.

<sup>54</sup> 助川(2013) p.74.

<sup>55</sup> アジア/世界エネルギーアウトック(2013) .

<sup>56</sup> 春日(2013) p.95.

記す) が 2 大プロジェクトとして挙げられ、AEC ブループリントにおいて示されている。2015 年の AEC 形成までに完成させることは出来ないが、2020 年の完成を目標に進められている。以下、上記の 2 つのプロジェクトについてみていく。

#### ① ASEAN 電力網連系 (APG)

APG は、1997 年 12 月の「ASEAN ビジョン 2020」によって採択されている。ASEAN ビジョン 2020 とは、2020 年までの 20 余年間における地域の発展及び域内協力を通じた豊かな生活の達成についての展望を示した未来志向の中期計画のことである。主には、経済協力、政治・安全保障、文化等全ての分野の地域協力の在り方を示すこと、ASEAN の未来を指向する必要性の指摘、対話国・期間との関係の強化を重視していくことを内容とした<sup>57</sup>。

電力網の相互接続によって地域のエネルギー効率の向上とエネルギー安全保障への貢献が期待される。最終エネルギー消費として、1995 年には石炭、天然ガスに次いで 9.2%だった電力が、2030 年には 17.5%を占めるといわれ、急増する電力需要を補うために、発電、送電設備への巨額の資本投資が必要となる。しかし、隣接する国との送電網を整備する事で投資を抑制し地域の電力を最適化していくことが出来る<sup>58</sup>。

#### ② ASEAN 横断ガスパイプライン (TAGP)

TAGP は既存のガスパイプラインと新設のガスパイプラインを相互接続することで、ASEAN 域内の越境ガス供給網を最適化させることを目標としている。TAGP の構想は、1988 年の ASEAN 石油評議会の会合で初めて示され、その後、ヨーロッパ諸国、欧州委員会の協力を経て、APG とともに 1997 年 ASEAN ビジョン 2020 で採択された。総合計 4500km にもおよぶガスパイプラインは主に海底に設置され、そのうち二国間ガスパイプライン相互接続分約 2300km が稼働している。

しかし、コスト面や各国の税制度、そして、ASEAN 域内最大の規模であるインドネシアの東ナツナガス田から ASEAN 各地へのガスパイプラインが商業化していないことなどが問題に挙げられる<sup>59</sup>。

AEC を実現するためにも、AEC 実現後さらなる経済的発展を遂げていくためにも、急増するエネルギー需要に対応していく事が喫緊の課題であると考えられる。そのため、ASEAN 域内のエネルギー問題を統括する機構の設置・強化や民間部門の活用等を通じて、上記の 2 つのプロジェクトをメインとしながら、エネルギー問題を解消していくことが必要である。

<sup>57</sup> 外務省「ASEAN ビジョン 2020 及びハノイ行動計画 (概要)」  
[http://www.mofa.go.jp/mofaj/kaidan/kiroku/g\\_komura/arc\\_99/asean99/hanoi.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/kaidan/kiroku/g_komura/arc_99/asean99/hanoi.html)

<sup>58</sup> 春日 (2013) p.97.

<sup>59</sup> 春日 (2013) pp.99-100.

## おわりに

本論文では、ASEAN 域内に潜む問題、ASEAN が共同体を目指している背景とその課題、実際に進められている自由化やプロジェクトの内容、そして、共同体の実現のために日本や日系企業が行っている支援や活動等について述べてきた。ASEAN は、欧州のような超国家機構ではないため円滑な取り決めが出来ないこと、共同体に向けての実施計画は多く存在しているが、それらが正確に実施されているのかが不明確である事にも触れてきた。

上記の通り、2015 年の AEC や 2020 年の ASEAN 共同体の実現は難航すると考えられる。加えて、域内格差の是正が行える柔軟な体制を維持しつつ、開発と統合は自らのペースで決めるという姿勢を貫いており、さらに遅れが生じる可能性もある。しかし、ASEAN は遅れながらも着実に共同体の創立に向けて歩みを進めている。中国の発展に伴い労働賃金が増加し各国が新たな市場を模索する中で、ASEAN 経済共同体の創設は日本や東アジアにとって非常に重要な生産・輸出の基地となりうる。

そして、日本による積極的な支援や日系企業による継続的な問題点・課題の提言を行い、日本・ASEAN がより一層の友好的な関係を築くことは、ASEAN 経済共同体の実現のために不可欠な要素である。

## 参考文献

- ・石川幸一 (2013) 「ASEAN 経済共同体は出来るのか」 「東アジア FTA と ASEAN」 石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂.
- ・石田正美 (2006) 「深化する中国・ASEAN 経済関係—FTA への助走—」 大西康雄編『中国・ASEAN 経済関係の新展開—相互投資と FTA の時代へ—』研究双書.
- ・大西康雄編 (2006) 『中国・ASEAN 経済関係の新展開—相互投資と FTA の時代へ—』研究双書.
- ・小野澤麻衣 (2013) 「格差是正」 石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂.
- ・春日尚雄 (2013) 「ASEAN 経済共同体とエネルギー協力—持続的成長を可能にするために—」 石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂.
- ・清水一史 (2013) 「ASEAN 経済共同体と日本 ASEAN 協力—日本 ASEAN 友好協力 40 周年にあたって—」 石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂.
- ・佐藤忍 (2006) 『グローバル化で変わる国際労働市場 ドイツ、日本、フィリピン、外国人労働力の新展開』明石書店.
- ・進藤榮一 (2013) 『アジア力の世紀—どう生き抜くのか』岩波新書.
- ・助川成也 (2013) 「日系企業と ASEAN 経済共同体」 「サービス貿易および投資、人の移動の自由化に向けた取り組み」 石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂.

- ・ 助川成也 (2014) 「ASEAN 経済共同体に向けて」 山影進編『新しい ASEAN—地域共同体とアジアの中心性を目指して—』 第 3 版アジア経済研究所.
- ・ 谷口誠 (2013) 『東アジア共同体—経済統合のゆくえと日本—』 岩波新書.
- ・ 西澤信善 (2006) 「ASEAN 地域統合と『東アジア共同体』」 生駒経済論叢第 4 巻第 2 号.
- ・ 渡辺利夫編 (2009) 『アジア経済読本』 東洋経済新報社.
- ・ ASEAN—JAPAN CENTER 国際機関日本アセアンセンター (東南アジア諸国連合貿易投資観光促進センター) ASEAN と日本との架け橋.  
<http://www.asean.or.jp/ja/>
- ・ 外務省 「日・ASEAN 特別首脳会議 (概要)」 .  
[http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/page3\\_000594.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/page3_000594.html)
- ・ 外務省 「ASEAN ビジョン 2020 及びハノイ行動計画概要」 .  
[http://www.mofa.go.jp/mofaj/kaidan/kiroku/g\\_komura/arc\\_99/asean99/hanoi.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/kaidan/kiroku/g_komura/arc_99/asean99/hanoi.html)
- ・ 経済産業省 「東アジア経済統合に向けて」 .  
[http://www.meti.go.jp/policy/trade\\_policy/east\\_asia/activity/asean.html#part04](http://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/east_asia/activity/asean.html#part04)
- ・ 首相官邸 (2013) 「第 7 回経協インフラ戦略会議 ASEAN 連結性支援」 .  
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyou/dai7/siryou.pdf>
- ・ JEITA 一般社団法人 電子情報技術産業協会 「情報技術協定 (ITA) の拡大に向けて」 .  
<http://www.jeita.or.jp/japanese/letter/pdf/vol01/08.pdf>
- ・ 日本エネルギー経済研究所 (2013) 「アジア/世界エネルギー—シェール革命がもたらす変革をどう読むか?—」 .  
<http://eneken.ieej.or.jp/data/5171.pdf>
- ・ IMF (2013) “World Economic Outlook April 2013”  
<https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2013/01/>
- ・ IMF (2012) ”Direction of Trade Statistics”  
<https://www.imf.org/external/data.htm>