

本論文は

世界経済評論 2018年9/10月号

(2018年9月発行)

掲載の記事です



世界経済評論 定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料
OFF



富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

定期購読
期間中

デジタル版バックナンバー 読み放題!!



世界経済評論 定期購読



☎0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。
お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

Fujisan.co.jp
雑誌のオンライン書店

実施に移される ASEAN 経済共同体 2025 行動計画

亜細亜大学教授 石川 幸一

いしかわ こういち 日本貿易振興会（ジェトロ）、国際貿易投資研究所を経て亜細亜大学アジア研究所教授、専門は ASEAN の経済発展と経済統合、著書に『ASEAN 経済共同体の創設と日本』（共著、文眞堂、2016年）など多数。

ASEAN は 2025 年を目標年次とする ASEAN 経済共同体（AEC）2025 の構築に取り組んでいる。AEC ブループリント 2025 の実行計画が 2017 年に発表された AEC2025 統合戦略行動計画（CSAP）である。CSAP は 5 つの戦略目標に対して 153 の戦略的措置、511 の主要行動計画、スケジュール、実施機関を定めている。重要性を増しているのは、第 2 の戦略目標に含まれる競争力、効率的・効果的・統合的な規制、持続可能な開発、第 3 の戦略目標である連結性、第 4 の戦略目標に含まれる包摂である。これらは、ASEAN 各国が直面している課題への対応である。

物品の貿易では自由化が AEC2015 で進展したことから円滑化をより重視している。注目すべき措置として、輸入関税における最恵国待遇の適用と原産地規則の完全累積の検討があげられる。AEC2025 は着実に実行されており、2017 年 11 月に香港との FTA を締結し、2018 年 1 月に CLMV が関税を撤廃、ASEAN シングルウィンドウでの原産地証明書の電子的交換の運用が開始された。2018 年は ASEAN サービス貿易協定、電子商取引協定の締結、原産地証明の自己証明制度の導入などが予定されている。

I AEC2015 から AEC2025 へ

ASEAN（東南アジア諸国連合）が 2003 年から構築を進めてきた ASEAN 経済共同体（AEC）は計画通り 2015 年 12 月 31 日に創設された。2015 年 10 月の第 27 回首脳会議で 2015 年 12 月末に AEC が創設されることを宣言したことによる（以下では 2015 年末に創設された AEC を AEC2015 と呼ぶ）。AEC2015 により関税がほぼ撤廃されサービス貿易や投資の自由化は 1990 年代に比較すれば進展するな

ど ASEAN の経済統合は着実に進展した。しかし、非関税障壁撤廃など自由化が進んでいない分野や ASEAN シングルウィンドウ、シンガポール昆明鉄道（SKRL）建設など実施が遅れている分野は少なくない¹⁾。AEC ブループリント 2015 の目標の実行率も 100%ではない²⁾。従って、2015 年末の AEC 創設は「通過点」である。そのため、ASEAN は第 27 回首脳会議で経済共同体を含む ASEAN 共同体ビジョン 2025 を採択し、2025 年を目標年次として経済共同体構築を続けることを明らかにしている。

表 1 ASEAN 連結性マスタープラン 2010 の実施状況 (2016 年 10 月時点)

	2015 年までの措置	2015 年を超える措置	目標年次のない措置	合計 (全措置に対する比率)
完了	32 (34.0%)	0 (0.0%)	7 (35.0%)	39 (31.2%)
実施中	46 (48.9%)	6 (54.5%)	11 (55.0%)	63 (50.4%)
実施未定	11 (11.7%)	3 (27.3%)	2 (20.0%)	16 (12.8%)
未開始	4 (4.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	4 (3.2%)
優先されない措置	1 (1.1%)	2 (18.2%)	0 (0.0%)	3 (2.4%)
合計	94 (100.0%)	11 (100.0%)	20 (100.0%)	125 (100.0%)

(注) 完了は 2016 年 10 月時点で完了、実施中は実施計画により実施中、実施未定は実施計画がない、あるいは資金がない、未開始は担当機関が未定

(出所) ASEAN Secretariat (2017), Assessment of the Implementation of the Master Plan on ASEAN Connectivity

とくにインフラ整備は遅れている。インフラ整備は ASEAN 連結性マスタープラン(MPAC 2010) により進められた。MPAC2010 はインフラ整備を中心とする物的連結性、輸送協定などの制度的連結性、人の移動に関する人と人の連結性の 3 つの連結性を強化拡充する計画で AEC ブループリントを補強している。ASEAN 事務局によると MPAC2010 の実行率 (全措置に対する完了した措置の比率: 2016 年 10 月) は 31.2%, 2015 年までの措置の実行率は 34.0% だった (表 1)³⁾。実施中の措置が多いため、完了した措置と実施中の措置を合計すると 81.6% となるが、遅れていることは変わらない。

ASEAN 高速道路ネットワーク (AHN) の例をみると、道路の格上げでは、ラオスの AH12 号線が完成したのみでラオスの AH15 号線、ミャンマーの AH1 号線と 123 号線は実施中、AH2 号線は実施未定 (資金調達交渉中)、AHN の中国インドへの延伸と島嶼部と大陸部の架橋フィージビリティ調査 (FS) は未実施となっている。遅れの原因として、①資金調達不足と効果的な資金動員戦略の欠如 (とくに物

的連結性)、②複数部門に係るプロジェクトにおける主導機関の欠如と関係機関の責任と役割が明確でなかったことによる当事者意識 (ownership) のと部門間の調整の欠如、③インフラ建設および国内制度構築の障害となる国内規制の存在、が指摘されている⁴⁾。実行率の低さは、スンダ海峡の架橋、SKRL のスラバヤへの延伸調査、47 港湾の能力強化、カンチャナブリーダウエイの鉄道 FS など野心的なプロジェクトが多いことにも一因があろう。

II AEC2025 の統合戦略的行動計画を採択

AEC ブループリント 2025 では、AEC ブループリント 2015 の 4 つの戦略目標に「C. 高度化した連結性と分野別協力」が加わり、戦略目標は 5 つとなっている (表 2)。C の内容は新しいものではなく、AEC2015 の他の戦略目標から移されたものが大半である。AEC ブループリント 2025 は統合の範囲とレベルでは AEC2015 を踏襲している。たとえば、関税同盟や非熟練労働者の移動など従来の統合の枠を

表2 AEC2025のブループリントにおける戦略目標と対象分野

<p>A. 高度に統合され結合した経済 (98) (A. 単一の市場と生産基地)</p> <p>A1. 物品貿易 (33)</p> <p>A2. サービス貿易 (9)</p> <p>A3. 投資環境 (15)</p> <p>A4. 金融統合・金融包摂・金融安定化 (33)</p> <p>A5. 熟練労働者・商用訪問者の移動円滑化 (2)</p> <p>A6. グローバル・バリュー・チェーンへの参画強化← AEC2015「D グローバル経済への統合」より移管(以下同じ) (6)</p>
<p>B. 競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN (88) (B. 競争力のある経済地域)</p> <p>B1. 効果的な競争政策 (20)</p> <p>B2. 消費者保護 (21)</p> <p>B3. 知的財産権協力の強化 (18)</p> <p>B4. 生産性向上による成長, イノベーション, 研究開発など (5) ← ASEAN 社会文化共同体 (ASCC) より</p> <p>B5. 税制協力</p> <p>B6. ガバナンス</p> <p>B7. 効率的・効果的・統合的な規制 (1)</p> <p>B8. 持続可能な経済開発 (20) ← ASCC より</p> <p>B9. グローバルメガトレンド, 通商に関する新たな課題 (3)</p>
<p>C. 高度化した連結性と分野別協力 (223)</p> <p>C1. 交通運輸 (77) ← AEC2015「B. 競争力のある経済地域」より</p> <p>C2. 情報通信技術 (ICT) (28) ← ASCC2015 より</p> <p>C3. 電子商取引 (8) ← AEC2015「B 競争力のある経済地域」より</p> <p>C4. エネルギー (32) ← AEC2015「B 競争力のある経済地域」より</p> <p>C5. 食糧・農業・林業 (20) ← AEC2015「A 単一の市場と生産基地」, ASCC より</p> <p>C6. 観光 (12) ← AEC2015「A 単一の市場と生産基地」より</p> <p>C7. 保健医療(ヘルスケア) (18) ← AEC2015「A 単一の市場と生産基地」, ASCC より</p> <p>C8. 鉱物資源 (13) ← AEC2015「A 単一の市場と生産基地」より</p> <p>C9. 科学技術 (15) ← ASCC より</p>
<p>D. 強靱で包摂的, 人間本位・人間中心の ASEAN (88) ← ASCC (C. 公平な経済発展)</p> <p>D1. 中小企業強化 (62)</p> <p>D2. 民間セクターの役割強化 (6)</p> <p>D3. 官民連携 (PPP) (2)</p> <p>D4. 開発格差縮小 (12)</p> <p>D5. 地域統合に向けた努力へのステークホルダーによる貢献 (6)</p>
<p>E. グローバル ASEAN (D. グローバル経済への統合) (14)</p> <p>E1. 域外国との経済連携協定の改善, 協定未締結の対話国との経済連携の強化など (14)</p>

(注) 1. カッコ内はAECブループリント2015の戦略目標, 2. 下線を付したのは新たな分野, 3. カッコ内の数字はCSAP(後述)の主要行動計画数

(出所) ASEAN Secretariat (2015) *ASEAN2025 Forging Ahead Together*

超える統合を目指してはいないし、政府調達の開放も目標になっていない。ただし、包摂(inclusiveness)、イノベーション、ガバナンスなど新たな分野を付け加えており、その一部はASEAN社会文化共同体(ASCC)から移されている。対象分野はAECブループリント2015

の17から30に増加し、「B. 競争力のある革新的でダイナミックなASEAN」、「C. 高度化した連結性と分野別協力」、「D. 強靱で包摂的、人間本位・人間中心のASEAN」が拡充している。

AEC2025ブループリントは行動計画とスケ

ジュールを含んでいなかったため、2017年2月のASEAN経済大臣会議およびAEC理事会で行動計画などを含む統合戦略的行動計画(Consolidated Strategic Action Plan: CSAP)が承認された⁵⁾。CSAPは、AECブループリント2025の5つの戦略目標の主要分野について、①目的、②戦略的措置、③主要行動計画、④スケジュール、⑤分野別作業計画、⑥担当機関を示している。CSAPの戦略的措置は153、主要行動計画は511となっており、C.高度化した連結性と分野別協力の主要行動計画が223と極めて多い。これは交通運輸が77と多くの主要行動計画を含むためである。ほかに主要行動計画が多い分野は零細中小企業で62となっている。

競争力、生産性、イノベーションなどを重視

CSAPを中心にAEC2025に示されたASEAN経済統合の方向性を検討してみたい。第1の戦略目標である経済統合については、AEC2015の未実現目標の実施と質の高い統合を目指している。AEC2015の「関税撤廃」などの明確で野心的な目標に対し、AEC2025は後述のように円滑化に重点を置いておりインパクトがやや弱い。福永(2016)はAEC2015で関税撤廃など自由化が相当程度進み、実現が容易でない分野が残されたことや国内産業への悪影響から経済統合に慎重な声が出ていることが影響し、現実的で慎重な目標を設定したと論じている⁶⁾。

AEC2025で重要性を増しているのは、第2の戦略目標に含まれる競争力、効率的・効果的・整合的な規制、持続可能な開発、第3の戦略目標である連結性、第4の戦略目標に含まれる包摂である。これらは、ASEAN各国が直面

している課題への対応である。競争力では、生産性向上、イノベーション、研究開発が取り上げられている。タイ、マレーシアをはじめ多くの国が資本や労働など要素投入型の成長から生産性向上による成長に転換する段階に入ると中所得国の段階に入り、中所得の罅が懸念されていることが背景にある⁷⁾。

規制改革も大きな課題である。世界銀行のビジネス環境ランキング(2017年)によると、190ヵ国中ミャンマーが170位、ラオス139位などシンガポール(2位)、マレーシア(23位)を除き、下位から中位の評価となっている。貿易手続き環境ランキングでも同様である。これは、許認可に要する多大の時間とコストが要因であり、規制改革は競争力向上に不可欠である。また、物流パフォーマンス指標ランキング(2017年)では、160ヵ国中ラオスが152位、ミャンマーが113位、カンボジアが73位などシンガポール(5位)を除き下位から中位に位置づけられており、交通輸送を中心に連結性の強化は依然として課題となっている。そのため、C.1の交通輸送の主要行動計画は77を数える。新たな成長分野である情報通信技術(ICT)は28、電子商取引は8とAEC2015に比べ行動計画数が拡充されている。

強調される包摂

依然として大きな域内格差、中小企業のASEAN各国経済における大きな役割、疾病や災害の増加、グローバル化のネガティブな影響への対応の必要性などから包摂(inclusiveness)が強調されている。その典型が「零細中小企業」であり、AEC2025では、零細(micro)企業が追加されるとともに主要行動計画数は62となっている。包摂は、ASEAN社会

文化共同体（ASCC）ブループリント 2025 の戦略目標の一つであり、厚生、社会的保護、女性のエンパワーメント、ジェンダー、人権、貧困削減が取り上げられている。これらの新しい分野は OECD（経済協力開発機構）が協力を行っている。具体的には、連結性（インフラ開発、物品とサービスの移動円滑化、国際投資）、ビジネス環境の改善（規制改革、租税政策、中小企業）、包摂的成長（技能と教育）、統計の 4 分野である。

ASEAN 連結性マスタープラン（MPAC）2025 と域内格差縮小のための ASEAN 統合イニシアチブ（IAI）作業計画Ⅲは、AEC ブループリント 2025 の一部と位置付けられている。MPAC2025 は 2016 年 9 月の第 28 回首脳会議で採択されており、①持続可能なインフラ、②デジタル・イノベーション、③継ぎ目のないロジスティクス、④優れた規制、⑤人の移動の 5 つの戦略目標の下に 15 のイニシアチブ（行動計画）を定めている⁸⁾。2016 年から 20 年を対象期間とする IAI 作業計画Ⅲも、2016 年の第 28 回首脳会議で採択されており、作業計画ⅠとⅡが総花的な内容だったのに対し、①食糧と農業、②貿易円滑化、③零細中小企業、④教育、⑤保健と福祉の 5 分野を対象分野を絞っている⁹⁾。

ブループリントの実施状況の評価も改善された。AEC ブループリント 2015 はスコアカードにより評価を公表してきたが、自己申告であることなど問題点が指摘されていた。2016 年の経済大臣会合で合意された新たな評価制度（AEC2025 モニタリングおよび評価枠組み）は、実施状況の評価、数値指標による評価、社会経済的な影響評価の 3 種類の評価を行うことになっている¹⁰⁾。

Ⅲ 最恵国待遇、完全累積などを検討： 物品の貿易自由化計画

CSAP 全体を検討することは紙幅の制約によりできないため、「A. 高度に統合され結束した経済」の物品の貿易の自由化計画をみておきたい。物品の貿易では、① ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）の強化、②原産地規則の施行の簡素化と強化、③貿易円滑化の施行の加速と深化、④税関、⑤任意規格・強制規格・適合性評価の 5 分野が取り上げられている（表 3）。AEC2015 の目標は自由化を前面に出していたが、AEC2025 は円滑化に重点が移っている。上記 5 分野のうち、②原産地規則、④税関、⑤規格・適合性評価の 3 分野も貿易円滑化に関連した分野である。AEC2015 で関税撤廃など自由化が進展したことが円滑化重視の理由である。ただし、本節では自由化、原産地規則などでの注目すべき措置をみておく。

ATIGA の強化では、輸入関税に対する自動的な最恵国待遇の適用可能性の検討（2016-18 年）が注目される。最恵国待遇は ATIGA5 条で規定されており、ASEAN 加盟国が非加盟国と輸入関税に関して ATIGA よりも有利な約束を行った場合、他の加盟国はその加盟国に対して非加盟国に対する待遇より不利でない待遇を要求でき、その待遇（特恵関税）はその加盟国により ASEAN 全加盟国に適用されるという内容である。具体的には、ASEAN のある加盟国が域外国と FTA を結び、ATIGA よりも有利な（ゼロを含む低い税率）を約束した場合、その税率よりも不利でない税率を他の ASEAN 加盟国にも与えることを求める交渉ができることになる。ASEAN 非加盟国に対して ASEAN

表 3 物品の貿易の戦略的措置

1. ATIGA の強化：① ASEAN の中心性確立のための規定の拡充（2016 年-25 年），② ATIGA の通報プロセスの強化（2016 年-25 年），③ 残存する関税障壁の削減（2016 年-25 年），④ 非関税措置の貿易歪曲効果について取組むことにより非関税措置（NTM）の貿易保護効果とコンプライアンスコストを最小にする（2016 年-25 年），⑤ ATIGA の SPS 章の措置の同等（84 章）および協力（85 章）関連の活動の見直しと更新（2016 年-25 年）。
2. 原産地規則の簡素化と強化：① 原産地規則の強化，② 原産性の決定の証明手続きの簡素化（2016 年-25 年），③ ASEAN シングルウィンドウ（ASW），ASEAN 貿易リポジトリ（ATR），ASEAN 投資サービス貿易解決（ASSIST）など実施されているメカニズムの貿易円滑化制度の利用強化（2016 年-25 年）
3. 貿易円滑化：① ATIGA 貿易円滑化措置の強化（2016 年-25 年），② 貿易円滑化運用プラットフォーム（2016 年-25 年），③ 地域レベルでの民間と公共部門の定期的対話によるこれら部門の関与の深化（2016 年-25 年）。
4. 税関：① 越境犯罪と違法貿易と戦うための ASEAN の税関当局協力の強化，② ASEAN シングルウィンドウと WTO 貿易円滑化協定による国境手続きの効率化と簡素化，③ 関税評価と分類での協力，④ 税関とビジネス界の連携の推進，⑤ 南北回廊と東西回廊での ASEAN 税関通過システムの実施による ASEAN の連結性の促進，⑥ 能力養成と知識共有による税関の現代化促進
5. 任意規格・強制規格・適合性評価：① 協力枠組みおよびガイドラインの策定，② 実施イニシアチブ・メカニズムの強化，③ 国際協力および協調，④ 実施体制の整備と強化

（注）5. の任意規格・強制規格・適合性評価は、16 の細かな行動計画があげられており、4 分野に整理した。詳細は ASEAN Secretariat（2017b）を参照。

（出所）ASEAN Secretariat（2017），ASEAN Economic Community 2025 Consolidated Strategic Action Plan

加盟国よりも有利な待遇を与えることは TPP11 など他の分野でも起きており、その解消は今後の課題となる¹¹⁾。

AEC2025 の大きな課題である非関税障壁の撤廃については、撤廃を具体的にを行う施策は盛り込まれておらず、① NTM に取組む手続きとガイドラインの開発（2016-19 年），② NTM に取組むための ATIGA におけるより強い規律の検討（2016-25 年），③ ビジネス界および他のステークホルダーの関与強化（2016-25 年）などが示されている。現在、企業が問題とする具体的な非関税障壁を関係国と ASEAN で協議する取り組み（Matrix of Actual Cases on NTM/NTBs）が実施されているが、遅々たる歩みである。後述のように新たな非関税障壁が導入される動きがあり、どのようなガイドラインと規律が打ち出されるか注視する必要がある。

ATIGA 原産地規則では、完全累積（full cumulation）の検討が注目される。現在、ASEAN での付加価値（ASEAN コンテント）が

40% 以下であっても 20% 以上であればその分を累積できる部分累積が認められている。完全累積となれば 20% 以下であっても ASEAN コンテントを累積できることになる。完全累積は TPP11 で採用されている。原産地証明では、ASEAN 全体での自己証明の実現が（2016-18 年）掲げられている。ASEAN の原産地証明は商業省など政府機関が発行する第三者証明制度であるが、2010 年から自己証明制度の導入に取り組み始めた。現在、シンガポール、マレーシア、ブルネイが 2010 年に開始し、その後、タイ、カンボジア、ミャンマーが参加した「認定輸出者自己証明制度（第 1 自己証明制度）」と 2014 年にインドネシア、フィリピン、ラオスが開始し、タイとベトナムがその後参加した「認定輸出者自己証明制度（第 2 自己証明制度）」の 2 つのパイロットプロジェクトが実施されている¹²⁾。第 2 自己証明制度は、認定輸出者は製造業者のみなど限定的な制度である。2 つの自己証明制度を評価し、2015 年末の

AEC 設立に合わせて 10 カ国が参加する「ASEAN 自己証明制度」を開始する予定だったが遅れていた。

IV AEC ブループリント 2025 の進展状況

ASEAN 全域で AFTA が実現

AEC ブループリント 2025 は着実に計画が実行されつつある¹³⁾。まず、CLMV の 7% 相当の残存関税を 2018 年 1 月に撤廃し、AFTA が ASEAN 全域で実現した。ASEAN の自由化率（関税撤廃率）は 96.01% となっている。ASEAN 6（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 2010 年 1 月に関税を撤廃しており自由化率は 99.2%、CLMV の自由化率は 90.6% である。ただし、非関税障壁の撤廃は未だ進んでおらず、ベトナムでは自動車についての新たな非関税障壁が導入された。ベトナム政府は 2017 年 10 月に「政令 116 号」を公布、他国政府が発行する認可証の提出と輸入ロットごと・車両仕様別に交通運輸省登録局の排気量と安全性能検査を受けることを義務付けた。ベトナムの自動車関税が 2015 年 1 月の 50% から 16 年に 40%、17 年に 30%、18 年 1 月 0% と急激に削減・撤廃されたことが背景にある。しかし、これらの措置は ASEAN の経済統合に逆行する措置である¹⁴⁾。

貿易円滑化は実施体制の整備が行われた。貿易円滑化については、貿易取引コストを 2020 年に 10% 削減し ASEAN 域内貿易を 2025 年までに倍増することを目標とする「AEC2025 貿易円滑化戦略行動計画」が 2017 年の第 31 回 AFTA 協議会で採択され、貿易円滑化の進展を評価する「ASEAN 継ぎ目のない貿易円滑化

指標（ASTFI）」が採択されている。ATIGA の関税削減スケジュール、情報技術協定リストの関税分類を ASEAN 統一関税分類（AHTN）2012 から AHTN2017 に移行し、品目別規則の関税分類を HS2012 から HS2017 に移行させる作業は 2018 年 1 月を目標に進められている。ATIGA の原産地証明に関する ASEAN 自己証明制度は 2018 年中に実施する予定である。

規格・適合性評価では、ASEAN 食品安全規制枠組みの実施のための法制についてのタスクフォースが設立されている。ジェネリック医薬品の生物学的同等性報告の相互承認取決め（MRA）の調印は 2017 年 11 月に行われた。調整食品の食品衛生についての検査承認制度のセクター別 MRA は最終段階まで進んでおり、自動車および建築資材の型式承認の MRA 交渉も進んでいる。伝統医薬品と健康サプリメントの規制枠組み協定も交渉が進展している。

ASEAN シングルウィンドウの運用を開始

通関手続きを電子化するナショナル・シングル・ウィンドウ（NSW）を各国間で相互に接続し電子データの交換を行う ASEAN シングルウィンドウ（ASW）では、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナムの 5 カ国が ATIGA の電子原産地証明書（e-Form D）の試験送信を行ってきたが、2018 年 1 月 1 日に電子的交換が開始された。電子植物検疫証明（e-Phyto）と電子税関申告書（e-ACDD）の電子的交換も検討している。ASW の運用を監督するプロジェクトマネジメントオフィス（PMO）を設置し、ASW 法的枠組み議定書が 2017 年 8 月に発効している。

サービス貿易では、ASEAN サービス枠組み協定（AFAS）の第 10 パッケージの交渉が行

われており、2018 年中に第 10 パッケージ実施のための議定書署名の予定である。ASEAN サービス貿易協定（ATISA）も 2018 年の署名を目指している。ASEAN 自然人移動協定（AMNP）は 2016 年 6 月に発効した。

香港との FTA を締結

電子商取引では、ASEAN 電子商取引調整委員会（ACCEC）が設立され、電子商取引作業計画（AWPEC）2017-25 が採択された。ASEAN 電子商取引協定は 2018 年の署名を目指している。さらに、ASEAN デジタル統合枠組みの策定が進められる。知的財産では、ブルネイが 2017 年 1 月、タイが同 11 月にマドリッド協定議定書に加盟し、カンボジアが 2016 年 9 月に特許協力条約に加盟した。競争政策では、ASEAN 競争行動計画 2025 による効果的な競争レジームの確立を進められており、競争のための能力醸成ロードマップ（2017-20）が承認され、電子商取引と競争ハンドブックが 2017 年 8 月に刊行された。

ASEAN 域外との FTA では、ASEAN 香港 FTA と ASEAN 香港投資協定が 2017 年 11 月に署名された。香港は ASEAN との FTA が発効すれば RCEP に参加する可能性が開かれ、香港を経由する中国との中継貿易で RCEP が使えることになる。ASEAN 中国 FTA の品目別規則についての交渉、ASEAN 韓国 FTA のセンシティブ品目の自由化交渉、AJCEP（ASEAN 日本包括的経済連携協定）にサービス貿易章と投資章を組み込む最終調整が行われている。

おわりに

AEC2025 の実施計画は、統合戦略的行動計画（CSAP）および部門別計画が順次作成され具体化されるとともに実施に打つされつつある。CSAP は詳細かつ具体的な分野と総論的な計画に留まっている分野が混在しており、生産性、イノベーションなどの新たな分野は具体性が不足している。AEC2025 ブループリントは着実に実行に移されているが、今まで実施された分野の多くは AEC2015 の未達成分野である。

AEC2015 は「物品、サービス、投資、資本、熟練労働者の自由な移動」という明確で野心的な目標が掲げられていた。関税撤廃を実現し、サービスや投資の自由化も相当程度実現したことにより、AEC2025 では非関税障壁の撤廃やサービス自由化の残存分野、インフラ建設など困難な課題が残るとともに生産性向上やイノベーション、包摂など新たな課題に取り組んでいる。AEC2025 は対象分野が大幅に拡大し、実現も困難になってきている。2018 年は、ASEAN サービス貿易協定の締結、ASEAN 電子取引協定の締結、ASEAN 全体での原産地証明の自己証明制度の導入などが予定されている。これらは日本企業の期待の高い分野であり着実な前進を期待したい。

【注】

- 1) ASEAN 経済共同体（AEC2015）の成果と課題については、石川・清水・助川（2016）を参照。
- 2) ASEAN 事務局によると、AEC ブループリントの実現率（2015 年 12 月末）は、優先措置を中心にとすると 93.9%、全ての措置に対しては 82.3%となっている。
- 3) ASEAN Secretariat（2017a）, Assessment of the Implementation of the Master Plan on ASEAN Connectivity
- 4) 同上、p.5-6
- 5) ASEAN Secretariat（2017b）, ASEAN Economic Community 2025 Consolidated Strategic Action Plan

- 6) 福永佳史 (2016)
- 7) 世界銀行の World development Indicators 2017 によると、一人当たり GNI (国民総所得) で 1,025 ドル以下が低所得, 1,026 ドル~4,035 ドルが低位中所得, 4,036 ドルから 12,475 ドルが高位中所得, 12,476 ドル以上が高所得である。2015 年の一人当たり GNI をみると、ベトナム (1,990 ドル), インドネシア (3,440 ドル), フィリピン (3,550 ドル) が低位中所得国, タイ (5,720 ドル), マレーシア (10,570 ドル) が高位中所得国である。
- 8) ASEAN Secretariat (2016a)
- 9) 石川幸一 (2018)
- 10) ASEAN Secretariat (2016b)
- 11) たとえば, TPP11 では AEC では規定されていない政府調達開放を認めている。
- 12) 自己証明制度については, 助川 (2016) 108-110 ページによる。
- 13) The 49th ASEAN Economic Minister's (AEM) Meeting Joint Media Statement および A Chairman's Statement of The 32nd ASEAN Summit
- 14) 清水一史 (2018)

【参考文献】

- 石川幸一 (2018) 「ASEAN の格差縮小への取り組みと格差の現況」, アジア研究シリーズ No.95 『経済共同体創設後の ASEAN の課題』 亜細亜大学アジア研究所, 所収。
- 石川幸一・清水一史・助川成也共編著 (2016) 『ASEAN 経済共同体の創設と日本』 文眞堂
- 清水一史 (2018) 「FTA 環境の変化と ASEAN 自動車産業」, 国際貿易投資研究所『TPP11 と ASEAN の貿易, 投資, 産業への影響』 ITI 調査研究シリーズ No.68
- 助川成也 (2016) 「貿易円滑化に向けた ASEAN の取り組み」, 石川・清水・助川共編著 (2016) 所収。
- 福永佳史 (2016) 「ASEAN 経済共同体 2025 ビジョン」, 石川・清水・助川共編著 (2016) 所収。
- ASEAN Secretariat (2016a), Master Plan on ASEAN Connectivity 2025
- ASEAN Secretariat (2016b), The AEC 2025 M&E Framework
- ASEAN Secretariat (2017a), Assessment of the Implementation of the Master Plan on ASEAN Connectivity
- ASEAN Secretariat (2017b), ASEAN Economic Community 2025 Consolidated Strategic Action Plan

世界経済評論 IMPACT+ (PLUS) 欄のご紹介

国際経済・国際ビジネスを中心とした専門家・有識者による WEB コラム・世界経済 IMPACT (毎週月曜日掲載) には、執筆者がコラムにあわせた論文を掲載するサイト (世界経済評論 IMPACT+ (PLUS)) があります。このサイトは、論文のみの掲載ではなく、論文に関連したコラムとコラム内容に即した論文を掲載しています。

世界経済評論 IMPACT サイト: <http://www.world-economic-review.jp/impact/>

世界経済評論 IMPACT+ (PLUS) サイト: http://www.world-economic-review.jp/impact/impact_plus.html

【掲載論文例】

- ・『臨界的経済システムとしての中国資本主義：経済分析の方法的収斂とその選択』 (2018年7月16日)
(末永 茂：前・いわき明星大学非常勤講師)
コラム No.1114 「中国的資本主義は経済分析の試金石になる」
- ・『Brexit 後の英金融街シティの姿：EU は着々と域内単一市場から切り離す準備を進める』 (2018年7月9日)
(金子寿太郎：(公益財団法人) 国際金融情報センター・ブラッセル事務所長)
コラム No.1105 「Brexit 後の英金融街シティの姿：EU は着々と域内単一市場から切り離す準備を進める」
- ・『日本の基礎研究の東アジア化：なぜ日本の基礎研究は下方に向かうのか?』 (2018年4月30日)
(新井聖子：東京大学政策ビジョン研究センター・国際貿易投資研究所客員研究員)
コラム No.1065 「日本の基礎研究の東アジア化：なぜ日本の基礎研究は下方に向かうのか?」

【同サイトについてのお問い合わせ先】

世界経済評論編集部までメールでお願いします

e-mail: sekaikeizai@iti.or.jp