
ASEAN経済共同体：成果と課題

木村 福成

Kimura Fukunari

1 新たな開発モデルを体現するAEC

東南アジア諸国連合（ASEAN）の経済統合は、発展途上国を中核とするものとしては、世界で最も成功した事例である。ASEANは、中国と共に、国際的生産・流通ネットワーク（Ando and Kimura 2005）あるいは「第2のアンバンドリング」（Baldwin 2011）による工程間・タスク間国際分業を開発戦略の中心に据え、持続的な経済成長を遂げてきた。それを政策面から支えたのが、ASEAN経済共同体（AEC）である。

AECは2015年末をもって一応の完成をみるが、そこで何かが突然変わるわけではない。ASEANの経済統合はすでに着々と進められ、同地域で展開される生産ネットワークの発展を支えてきた。2016年になった時点で発効する取り決めもいくつかあるだろう。それをひとつの通過点として、その後も粛々とより深い経済統合を目指していく。今年のASEAN関連会議のホスト国であるマレーシアのイニシアティヴの下、年末までには2016—25年のAECについての何らかの文書あるいは宣言が発出されるだろう。

ASEANの経済統合は長い時間をかけて徐々に熟成されてきた。1992年、直接投資誘致の競争相手として登場した中国に危機感を抱き、ASEAN自由貿易地域（AFTA）の形成が始まった。当初の関税削減は遅々としていたが、1997—98年のアジア通貨危機勃発後、直接投資の逃避を防ごうと、自由化プロセスが加速された。ここまでの段階は、自らの工業化が域外からやってきた多国籍企業に依存したかたちで進んできたことを認め、危機のなかでいかに投資を逃がさないかに焦点を当てた、どちらかと言うと受動的な動きであった。

ようやくアジア通貨危機を乗り越え、ASEANあるいは東アジアの結束こそがいざというときに役に立つと痛感した彼らは、より能動的な経済統合に向けての試みを始める。2003年、2020年までのASEAN共同体創設に合意し、AECを3つの共同体のうちの1つと位置付けた。2007年、共同体創設を2015年に前倒しし、さらにAECブループリント（行程表、ASEAN 2008）を公表した。当初の経済共同体構想は、ヨーロッパの経験をベースにした教科書的経済統合にならったもので、抽象的でかつ理想的に過ぎた。しかし次第に、自らの開発モデルをはっきりと意識したものへと重心を移していき、「単一市場」の実現よりも「統合された生産基地」の構築に優先度が与えられてくる。さらに、連結性（connectivity）が強調されるようになったことは、独自の経済統合モデルのための大きな一歩となった。これは特に後発国・地域の生産ネットワークへの参加に成果を上げた。

第1表 ASEAN諸国の1人当たりGDP(米ドル、名目価格ベース)

	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
シンガポール	38,577	46,570	53,117	54,578	55,980	56,287
ブルネイ	28,454	32,063	42,431	42,445	44,560	41,424
マレーシア	7,216	8,515	9,962	10,346	10,420	10,784
タイ	3,947	4,743	5,116	5,391	5,679	5,436
インドネシア	2,359	2,988	3,498	3,564	3,461	3,901
フィリピン	1,829	2,127	2,339	2,568	2,707	2,816
ベトナム	1,232	1,338	1,543	1,755	1,909	2,055
ラオス	913	1,079	1,262	1,443	1,613	1,730
カンボジア	735	785	882	952	1,018	1,105
ミャンマー	456	686	1,127	1,190	1,209	1,278

(注) 所得によって色分けした。緑色は高所得国(12,000米ドル以上)、青色は高位中所得国(4,000—120,000米ドル)、黄色は低位中所得国(1,000—4,000米ドル)、無色は低所得国(1,000米ドル以下)。

(出所) ASEAN Secretariat webpage (<http://www.asean.org/component/zoo/item/macroeconomic-indicators>).

第1表は2009年から2014年にかけてのASEAN10カ国の1人当たり国内総生産(GDP、名目価格ベース)の推移を示したものである。世界銀行の分類におおよそ従い、1000米ドル未満の低所得国、1000—4000米ドルの低位中所得国、4000—1万2000米ドルの高位中所得国、1万2000米ドル以上の高所得国に色分けしてある。後発のカンボジア、ラオス、ミャンマーは低所得国から低位中所得国へと移行し、機械産業の生産ネットワークへの参加も始まりつつある。ベトナムも2000米ドルに達し、フィリピンはモータリゼーションが始まるとされる3000米ドル目前、インドネシアは高位中所得国へと移行しつつある。タイとマレーシアは高位中所得国で、いかにして先進国の仲間入りをするのか、考え始めねばならない位置にある。

開発格差の是正は、これまで一貫して、ASEAN経済統合の求心力の源泉のひとつであり続けてきた。後発国・地域のキャッチアップは、先行国・地域のビジネスチャンスを生み、地域の安定にもつながる。しかしそれだけでは、これからの先行国・地域の経済統合への動機付けとしては弱すぎる。ASEANはこの先何を目指すのか。以下、まずはこれまでの成果を振り返り、そのうえで今後進むべき道について議論していく。

2 AECの4つの柱とその進捗

2007年に採択されたAECブループリントには、2015年のAEC創設に至るまでの4つの柱の実施計画が掲げられている。4つの柱とは、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である。通常の自由貿易協定(FTAs)で扱われている国際通商政策は主として1本目の柱に対応しており、2本目、3本目は経済開発上の課題についての協力、4本目はASEAN域外を視野に置いた地域としての経済外交方針を打ち出すものとなっている⁽¹⁾。

第1の柱「単一市場と生産基地」は経済統合の核となる部分であり、モノ、サービス、投

資、熟練労働者の自由な移動、資本のより自由な移動を実現するとしている。これは抽象的かつ野心的に過ぎた。そもそも発展段階が大きく異なる国々の間でヨーロッパのような「単一市場」を文字どおり実現することは不可能である。しかし、国際的生産ネットワークの展開を支える政策環境を作るという意味で「統合された生産基地」を目指すことはできる⁽²⁾。

特にモノの貿易に関しては大きな成果が上がっている。先行6カ国（シンガポール、ブルネイ、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン）はすでに99%前後の品目について関税を撤廃した。後発4カ国（ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマー）も予定どおり関税削減を進めており、2018年までにはほぼすべての関税が撤廃される。この関税撤廃率は世界的にみても高い水準のものと評価できる。企業活動はすでにそれに対応しており、生産ネットワークの展開に大いに役立っている。

併せて、原産地規則も、付加価値基準と関税品目変更基準のいずれかを満たしていればよいとする co-equal system という使い勝手のよい方式が多く品目について適用されており、さらに自己証明制度の試用を始めるなど継続的な改善も行なわれている。域内特惠関税の利用率も、2007年時点ではきわめて低かったが、このところ目に見えて上がってきている。そのほか通関の電子化・迅速化のためのシングルウィンドウ（複数のシステムを接続・連携させることで1回の入力・送信で類似する手続きを同時に行なえる）の導入、化粧品や医療機器などについての基準認証⁽³⁾ など、モノの動きを円滑化するためのさまざまな努力が着々と積み上げられてきている⁽⁴⁾。これらもビジネスに直結する動きである。

モノの貿易に関し特に問題視されているのが非関税障壁である。ここ数年、インドネシアが非関税措置の運用を強化するなど、貿易自由化に逆行する動きもみられる。ASEANは非関税措置をデータベース化するなど可視化を試みているが、さらなる努力が求められる⁽⁵⁾。

「単一市場」と言ってしまったがゆえに遅れていると評価されがちなのが、サービスの自由化である。サービス貿易自由化の個別分野交渉は、サービスに関する枠組み協定（AFAS）の下、漸次パッケージを改定するかたちで進められている。これまでのところ、最恵国待遇ベースの自由化約束よりは進んでいるが実際に施行中の政策より緩い約束にとどまる部分が大きかった。しかし今後は、直接投資にかかわる「モード3」（外国に拠点を設けサービスを提供）、人の移動を伴う「モード4」（人が外国に移動しサービスを提供）を中心に、実質的な自由化が始まる。

製造業等に関する投資については、2012年にASEAN包括的投資協定（ACIA）が発効、2014年8月に修正議定書が署名され、留保表掲載項目の削減が試みられ、ここでも実効性のある自由化に踏み込みつつある。また、航空サービスの自由化やトラックの相互乗り入れ協定などロジスティックスに関する取り決めも、ASEAN全体というよりは二国間の合意に基づくものが先行しつつ、きめ細かく進められている。

資本移動については、金融サービスの自由化とともに、証券取引所の連携等の試みが始まっており、2020年を目標に資本勘定の自由化、金融サービスの自由化などが提言されている。

熟練労働者の移動の部分は苦戦している。域内の大きな所得格差を考慮して、当初から非熟練労働者の自由な移動は難しいと判断し、熟練労働者の移動の自由化のみを目標としたが、

それも容易ではなかった。専門家の資格についての相互承認条約 (MRA) をエンジニアリング、建築、看護、測量、医療、会計、歯科医療、観光の8分野について署名したが、前二者以外の進捗は遅々としている⁶⁾。サービス、熟練労働者、非関税障壁といった分野は、国内のさまざまな利益集団の抵抗もあり、成果を上げるのは容易ではない。しかし、ASEAN各国の当局者もこのあたりが経済統合の質を問われる部分であるということはよく自覚しており、交渉に多大な努力を傾注している。

次の2つの柱は、経済統合の深化というよりは、開発アジェンダの設定とその推進に当たっての協力である。これらを大きく取り上げているところがAECの大きな特徴である。「競争力のある経済地域」と題される第2の柱では、経済構造の高度化を支える制度整備とハードとソフト両面のインフラ開発が謳われている。前者には、競争政策、消費者保護、知的財産権、税制、電子商取引が含まれ、競争法 (5カ国が導入済み)、消費者保護法 (9カ国が導入済み) の整備、特許協力条約や商標に関するマドリッド協定議定書 (「標章の国際登録に関するマドリッド協定の1989年6月27日にマドリッドで採択された議定書」) などの国際出願制度への加盟などが進められている。

インフラ開発の中心は、輸送インフラの整備・円滑化とエネルギーである。ASEANは、筆者がチーフエコノミストを務める東アジア・アセアン経済研究センター (ERIA) 等の協力を得て、AECブループリントとは別途、2010年にASEAN連結性マスタープラン (MPAC、ASEAN 2011) を策定し、ハード面とソフト面の両方からインフラ整備を進めている。MPACは、物理的 (physical) 連結性、制度的 (institutional) 連結性、人と人の (people-to-people) 連結性という概念枠組みを提示しており、AECの4つの柱のいずれでも連結性 (connectivity) が鍵となることを示した。MPACに示された具体的なプロジェクト案は、網羅的というよりは例示的であるが、貨物通過の円滑化のようなきめ細かいロジスティックスの改善等も含まれている。

第3の柱は「公平な経済発展」である。中小企業振興が注目されるのは、大企業と中小企業、外資系企業と地場系企業との産業レベルの開発格差縮小が重要との認識から発している。ERIAが作成した中小企業政策インデックス (ERIA 2014) を踏まえ、現在、中小企業ワーキンググループの取り組み強化が図られている。また、国と国、都市と地方といった地理的次元の開発格差については、域内格差是正のためにASEAN統合イニシアティブ (IAI) が実施されている。これは、予算は小さいが、先進国による後発国の能力向上のための域内協力として象徴的な意味を有している。

第4の柱「グローバル経済への統合」では、2010年までに日本、韓国、中国、インド、オーストラリア、ニュージーランドとの間でいわゆるASEAN+1 FTAsを締結したこと、2013年から東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) の交渉を開始したことが、成果として評価できる。

2016年以降の後継AECでは、4つの柱に加え、「優先統合分野」を独立させるかたちで、5つの柱に諸政策を集約させる。基本的な構造は今後も継続される。

3 高次の開発戦略と経済統合

AEC構築は、特に「統合された生産基地」のための政策環境作りという面で、後発国の生

産ネットワークへの参加を加速し、また先行国における生産ネットワークのハブとなる産業集積の形成を促進する役割を果たしてきた。

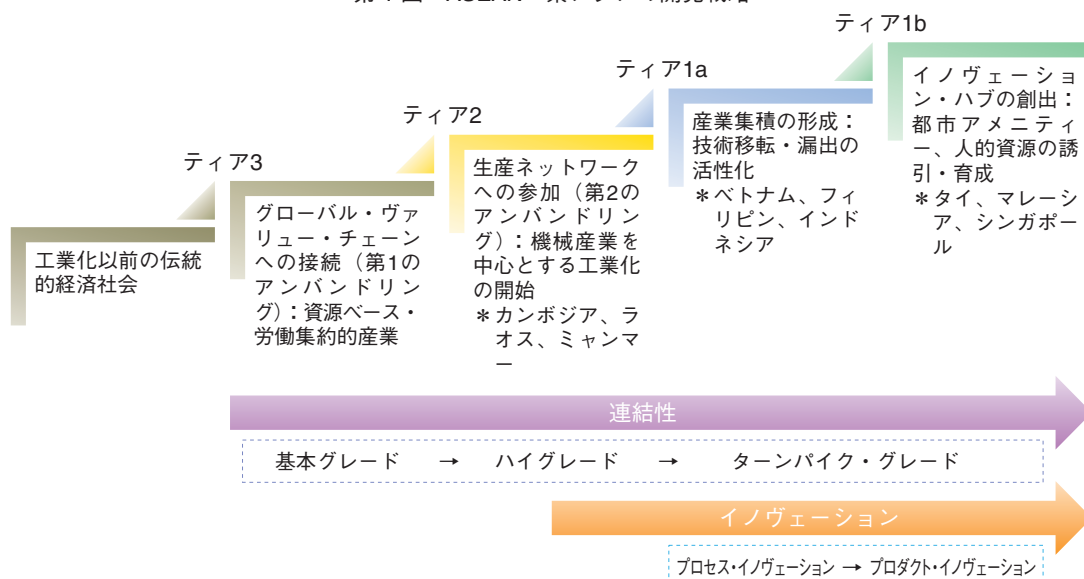
Obashi and Kimura (2015) は、細分類ベースの機械部品輸出データに基づき、近年開発された extensive margin 分析の手法を応用して、2007年から2013年にかけての ASEAN 諸国の生産ネットワークへの関与の変化を詳細に分析した。ここでは、ASEAN 先行国において東アジア諸国向けを中心に輸出仕向地の拡大がみられること、後発国についても生産ネットワークへの参加の兆しがあることが、確認された。ASEAN および東アジア地域における貿易・投資の自由化や連結性の強化は、間違いなく生産ネットワークの拡大・深化に寄与してきた。しかし、今後の AEC に向けての努力をどのように方向付けていくかを考えるには、もう一度、ASEAN および東アジアが採用してきた開発戦略に立ち戻り、何が求められるのかを考察していく必要がある。

現在 ERIA では、アジア総合開発計画 2.0 (CADP: Comprehensive Asia Development Plan 2.0) の執筆が進んでいる。CADP の第 1 ヴァージョンは 2010 年に作成され、同年の東アジアサミットに提出された (ERIA 2010)。ヴァージョン 2.0 は、2015 年 8 月の東アジアサミット経済大臣会合で発表され、現在、11 月の東アジアサミットに向けて改訂中である。ASEAN および東アジアのインフラ開発を中長期の工業化戦略のなかに位置付け、政策策定の指針となる計画を示すことが、CADP 2.0 の意図するところである。

CADP 2.0 では、ASEAN および東アジアの新興国・発展途上国の開発戦略を第 1 図のように提示している。工業化の段階を 5 つに分け、それぞれの階段を登るための産業振興政策、国際通商政策、インフラ開発政策を「ティア」と呼んで一括している。それぞれのステップに関連してくる連結性とイノベーションも同時に図示している。

「工業化以前の伝統的経済社会」から「グローバル・ヴァリュー・チェーンへの接続 (第 1 のアンバンドリング)」という部分は、遠隔地ですぐに第 2 のアンバンドリングに参加できそ

第 1 図 ASEAN・東アジアの開発戦略



(出所) 筆者作成。

うにない地域に当てはまるステップである。「ティア3」の政策として中程度のグレードの連結性が確保されれば、資源ベースの産業、労働集約的産業、観光産業など、時間費用をそれほど気にかけなくてもよいさまざまなビジネス・モデルが生まれてくる。

次の「生産ネットワークへの参加（第2のアンバンドリング）」は、現在、カンボジア、ラオス、ミャンマーが取り組みつつあるステップである。この「ティア2」の政策では、機械産業などの足の速い生産ネットワークに参加しなければならないので、サービス、リンク、コストを軽減するハイグレードな連結性が不可欠となる。これには、物理的インフラ整備などのハード面のみならず、通関手続きの迅速化やロジスティクス産業の自由化などのソフト面も重要となる。また、工業団地サービスや、電力供給等の経済インフラサービス提供など、一定の立地の優位性も整える必要がある。

その次の「産業集積の形成」は、インドネシア、フィリピン、ベトナムが直面している課題である。生産ネットワークが発達してくると、国際的生産ネットワークとリンクしながら、近距離の企業間分業も増えてくる。それが産業集積形成のメカニズムとなる。ASEANおよび東アジアの経験に照らしてみれば、フルサイズの産業集積の場合には半径100km程度、中型のものであれば半径50km程度の地理的広がりをもつ都市圏開発が必要となる。タイのバンコク首都圏や中国の珠江デルタが成功例として挙げられる。ジャカルタ、マニラ、ホーチミン市等は、都市圏開発が狭い範囲にとどまっており、負の集積効果すなわち混雑効果の深刻化を避けるための手当が必要である。「ティア1a」政策によって効率的な産業集積を形成できれば、そのなかで外資系企業から地場系企業への技術移転・漏出を活性化し、プロセス・イノベーションを喚起していくことができる⁽⁷⁾。連結性については、産業集積同士をつなぐ高速道路（ターンパイク）のようなグレードのもの、時空を一気に克服するものが求められる。

最後の「イノベーション・ハブの創出」は、シンガポールがすでに開始し、マレーシアとタイも本格的に取り組まねばならないステップである。ここでは、プロダクト・イノベーションが活発に起こるような経済社会を作っていくことが求められる。そのためには、「ティア1b」政策として、研究開発能力を強化し、外部の人的資源を惹き付け、また内部でも優秀な人間を育成することが必要となる。さらにそれを実現するために、知的刺激に満ちたアーバン・アメニティーの実現が不可欠となる。アーバン・アメニティーとして通常挙げられるのは、(i)多種多様なサービスと消費財の存在（消費活動の充実）、(ii)美的・物的環境（快適で知的刺激にあふれた住環境など）、(iii)良好な公共サービス（治安、高等教育など）、(iv)スピード（都市交通など）である（Glaeser, Kolko, and Saiz 2001）。

これまでのAEC構築および連結性向上の努力は、主として「ティア3」と「ティア2」の政策に対応するものであり、特に生産ネットワークの後発国・地域への拡大に貢献し、地理的な開発格差の是正に効果を発揮してきた。このような努力は今後も継続していく必要があるが、同時にASEAN先行国が直面する開発課題に合わせて高次なものへと発展させていくことも求められる。「産業集積の形成」と「イノベーション・ハブの創出」については、国内政策で対応しなければならない部分も大きい。しかし、これらのためにAECが役立たないの

であれば、経済統合に向けての動機付けが弱くなってしまふ。2016年以降のAECの深化は、これらの開発目標の達成に役立つように進めなければならない。

こう考えると、第1の柱、国際通商政策については、従来からの努力の継続に加え、次のような分野を優先させるべきだろう。「産業集積の形成」に関しては、民間企業が進める生産面の分散立地・集積形成に広範な選択の余地を与えることが重要となる。したがって、部品・中間財の自由な移動の実現、生産ネットワーク支持型サービス（金融、電気通信、輸送、流通、専門家サービス）の自由化、投資の自由化を、優先して進めねばならない。「イノベーション・ハブの創出」については、消費財の自由な移動（検疫〔SPS〕、基準認証の調和・相互認証など）、サービスの自由化（インターネット経由の「モード1」〔越境取引〕、直接投資を中心とする「モード3」）、人の移動の活発化が鍵となる。

人の移動については、専門家資格の相互承認ばかりにとらわれず、就業・滞在ビザ取得の迅速化・簡素化なども重要である。ASEAN 自然人の移動協定（AMNP）は、まだ批准が進んでいないが、大事な一歩となりうる⁸⁾。研究者、学生、技術者、マネージャー等が活発に動ける政策環境が求められる。また、非熟練労働者の国際間移動については、管理が行き届かないままに大量に動いてしまっているのが現状である。経済的なインセンティブは、労働者を送り出す側と受け入れる側の双方に存在している。移動する非熟練労働者の権利・義務を有効に賦与・遵守させるために一定の政策規律が必要であり、ASEAN全体としても取り組む意味がある。

第2と第3の柱については、2016年以降、取り上げる政策モードや課題を大幅に拡大し、AECの開発アジェンダ遂行機能を強化していくべきである。効率的な産業集積の形成、イノベーションの高度化、健康保険や年金などの社会保障制度の整備、食料・エネルギー安全保障、自然災害対策、環境対策など、多くの新たな課題がある。ASEAN 社会文化共同体（ASCC）で取り上げられているものもあり、AECとの間の有効な連携を構築していく必要がある。

また、互いの政策の内容や実施状況をピアレビューし、互いに学び合う経済協力開発機構（OECD）のような活動を強化していくことも重要である。先行事例としては、先にも言及した中小企業政策インデックスが挙げられる。これは、ERIAとASEAN事務局が中心となり、官（各国の中小企業担当者）と民（この場合は研究者）の両方が参加するいわゆるトラック1.5の体制で作成された。地域内のシンクタンクの機能強化と合わせ、トピックごとにこのような試みを拡大していくことが望まれる。

第4の柱も、さらに強化していくことが求められる。RCEPについては、2015年8月によく交渉モダリティーが決定された模様だが、インド、中国の消極姿勢により、関税撤廃の当面の目標を80%とするなど、自由化への動きが後退していると伝えられる。インドのモディ政権については、国内改革を高く評価する声も高い一方、貿易政策は極端に後ろ向きに見える場面も多い。中国も、8月の時点では環太平洋パートナーシップ（TPP）協定の交渉が最終段階で手間どっていたこともあり、外交政策として交渉を継続することは重要だが、内容はできるだけ低く設定するという戦略に出ているように見える。

ASEAN域内ではASEAN + 1 FTAsよりも高いレベルの自由化をすでに達成しており、ま

た、他の交渉参加国（日本、中国、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、インド）が新たにFTAでつながることによる負の貿易転換効果を避けるためにも、ASEANはRCEP交渉において質の高い合意を目指さねばならないはずである。ASEANの政治指導者たちはASEAN中心性（centrality）の確立ということをししばしば口にするが、単に周辺国を含めた会議の場を提供するにとどまらず、いかにして内容的にも主導権を発揮していくかが、今後の課題となっている。

TPP交渉がまとまると、一気に潮目が変わる可能性がある。ASEANおよび自由貿易を志向する周辺国が、高いレベルの自由化へと舵を切り、国際ルール作りにも参加していくようになることを期待したい⁹⁾。

4 ASEANの将来

ASEAN共同体形成の一応の期限である2015年末が近づき、ASEAN域内でのAECの認知度も確かに上がってきた。しかし、ひとつ改めねばならないのは、ASEANのリーダーたちが、AECブループリントの進捗を細かいところまで公表していないことである。書かれたとおりに遂行できていないところもあるが、一方で誇るべき進捗をみせている部分もたくさんある。目先の批判を恐れるのではなく、情報を開示し、支持基盤を拡張していくことが必要である。

AECへの支持は、関税撤廃など難しい宿題が残っている後発国のほうがむしろ高い。これは、経済統合と連結性強化が、生産ネットワークへの参加という目に見える成果を上げているからだろう。一方、先行国においては、AECはいったい何の役に立っているのか、どのような利益がもたらされるのかなど、冷めた意見も多い。これは、最近急速に増加しつつあるASEAN域内の直接投資等が認識されるようになってくれば、ある程度は変わってくるであろう。しかし、より根本的には、先行国が直面している開発課題にAECが十分に貢献していないところに原因がある。2016年以降のAECは、「産業集積の形成」と「イノベーション・ハブの創出」という問題に対しても、正面から取り組んでいくべきである。

現在ASEANのなかには難しい政治局面を迎えている国もある。しかし、世界を見渡せば、中長期的にこれほど安定した経済成長経路に乗っている地域も珍しい。ASEANには生産ネットワークを中心にすえた新しい開発モデルを完成して世界にアピールしてほしいし、日本もそれに向けてさまざまな協力を展開し、共存共栄の道を歩んでいくべきである。

- (1) AECの進捗については、ERIA (2012)、Intal, et al. (2014)、および一連のERIA Discussion Paper 参照。
- (2) 「単一市場」と「統合された生産基地」概念についてはKimura (2013) 参照。
- (3) 基準認証の進捗についてはPrasetya and Intal (2015) 参照。
- (4) 貿易円滑化の進捗についてはIntal (2015) 参照。
- (5) ASEANの非関税措置に関する評価についてはCadot, Munadi, and Ing (2015) 参照。
- (6) 専門家資格の相互承認の進捗についてはFukunaga (2015) 参照。
- (7) ASEANでは、産業集積内の多国籍企業との取引が地場系企業の技術情報へのアクセスチャンネルとして特に重要である。ERIAでは質問票サーベイ等を通じて、産業集積内での技術フローや企業のイノベーションについての研究を積み重ねてきた。たとえばKimura, Machikita, and Ueki (2015) 参照。

- (8) AMNP の評価については Fukunaga and Ishido (2015) 参照。
 (9) TPP と RCEP については木村 (2015) 参照。

■参考文献

- Ando, Mitsuyo, and Fukunari Kimura (2005) “The Formation of International Production and Distribution Networks in East Asia,” in Takatoshi Ito and Andrew K. Rose eds., *International Trade in East Asia (NBER-East Asia Seminar on Economics)*, Vol. 14, Chicago: University of Chicago Press, 2005, pp. 177–213.
- Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (2008) *ASEAN Economic Community Blueprint*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- (2011) *Master Plan on ASEAN Connectivity*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Baldwin, R. (2011) “21st Century Regionalism: Filling the Gap between 21st Century Trade and 20th Century Trade Rules,” *Centre for Economic Policy Research Policy Insight*, No. 56 (May).
- Cadot, Olivier, Ernawati Munadi, and Lili Yan Ing (2015) “Streamlining Non-Tariff Measures in ASEAN: The Way Forward,” *Asian Economic Papers*, Vol. 14, No. 1, pp. 35–70.
- Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA) (2010) *The Comprehensive Asia Development Plan*, Jakarta: ERIA.
- (2012) *Mid-Term Review of the Implementation of AEC Blueprint: Executive Summary*, Jakarta: ERIA.
- (2014) *ASEAN SME Policy Index 2014: Towards Competitive and Innovative ASEAN SMEs*, Jakarta: ERIA.
- Fukunaga, Yoshifumi (2015) “Assessing the Progress of ASEAN MRAs on Professional Services,” ERIA Discussion Paper 2015-21.
- Fukunaga, Yoshifumi, and Hikari Ishido (2015) “Values and Limitations of the ASEAN Agreement on the Movement of Natural Persons,” ERIA Discussion Paper 2015-20.
- Glaeser, E.L., J. Kolko, and A. Saiz (2001) “Consumer City,” *Journal of Economic Geography*, Vol. 1, No. 1, pp. 27–50.
- Intal, Ponciano, Jr. (2015) “AEC Blueprint Implementation Performance and Challenges: Trade Facilitation,” ERIA Discussion Paper 2015-41.
- Intal, Ponciano, Jr., Yoshifumi Fukunaga, Fukunari Kimura, Phoumin Han, Philippa Dee, Dionisius Narjoko, and Sothea Oum (2014) *ASEAN Rising: ASEAN and AEC beyond 2015*, Jakarta: ERIA.
- Kimura, Fukunari. (2013) “Reconstructing the Concept of ‘Single Market and Production Base’ for ASEAN beyond 2015,” ERIA Discussion Paper 2013-25.
- 木村福成 (2015) 「メガ FTAs の時代と日本の国際通商戦略」『外交』、Vol. 32 (July)、109–115 ページ。
- Kimura, F., T. Machikita, and Y. Ueki (2015) “Technology Transfer in ASEAN Countries: Some Evidence from Buyer-Provided Training Network Data,” ERIA Discussion Paper 2015-40, Forthcoming in *Economic Change and Restructuring*, Vol. 48, No. 130.
- Obashi, Ayako, and Fukunari Kimura (2015) “Deepening and Widening of Production Networks in ASEAN,” Forthcoming in the ERIA Discussion Paper Series.
- Prasetya, Rully, and Ponciano S. Intal Jr. (2015) “AEC Blueprint Implementation Performance and Challenges: Standards and Conformance,” ERIA Discussion Paper 2015-42.

きむら・ふくなり 慶應義塾大学教授／東アジア・
 アセアン経済研究センター (ERIA) チーフエコノミスト
 fkimura@econ.keio.ac.jp