

第1章 ASEANの地域統合 —ASEAN経済共同体（AEC）への展開を中心に—

清水 一史

はじめに

ASEAN（東南アジア諸国連合）は従来東アジアで唯一の地域協力機構であり、1967年の設立以来、政治協力や経済協力など各種の協力を推進してきた。加盟国も設立当初のインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの5カ国から、1984年にブルネイ、1995年にはベトナム、1997年にラオス、ミャンマー、1999年にカンボジアが加盟し10カ国へと拡大し、東南アジア全域を領域とすることとなった。域内経済協力も1976年から開始し、1992年からはASEAN自由貿易地域（AFTA）を目指し、2010年1月1日には原加盟6カ国により関税がほぼ撤廃された。現在は2015年を目標にASEAN経済共同体（AEC）を中心としてASEAN共同体（AC）の実現を目指している。

ASEAN諸国は急速に発展中であり、中間層の拡大とともに巨大な市場になっていくことが期待される。ASEANが10カ国によってAECを確立すると、中国やインドにも対抗する規模の経済になる可能性がある。更に、ASEANを核として東アジア大の地域経済協力が構築されつつある。東アジアにおけるFTA（自由貿易協定）もASEANを軸に構築されている。

そして世界金融危機後の変化の下で、世界経済におけるASEAN経済の重要性がより大きくなってきている。同時にASEAN地域統合の重要性も、より大きくなってきている。

日本にとってもASEANとの関係は、更に重要になってくるであろう。日本とASEANの交流は、1973年に設立された日・ASEAN合成ゴムフォーラムに始まり、今年2013年は、日本とASEANの交流開始から40周年の記念の年である。ASEAN地域は、これまで日系企業が生産ネットワークを構築し重要な生産基地・市場になってきている地域でもある。これまで構築してきた生産ネットワークを維持拡大し、ASEAN地域とともに繁栄することも、日本と日系企業にとって重要な課題である。

本稿では、ASEANの地域統合について、AECへ向けての展開を中心に、これまでのASEANの経験を振り返りながら分析していきたい。また最後に、それらの分析を踏まえて、今後のASEANと日本の関係についても若干述べることにしたい。

1. ASEAN 域内経済協力の展開

(1) 域内経済協力の開始と転換

ASEANは、1967年8月8日の「ASEAN設立宣言（バンコク宣言）」をもとに、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの5カ国によって設立された。当初の政治協力に加え、1976年の第1回首脳会議とそこで出された「ASEAN協和宣言」より域内経済協力を開始した。1976年からの域内経済協力は、国連に与えられた提言（『ASEAN加盟国における経済協力』）を基に、外資に対する制限の上に企図された「集团的輸入代替重化学工業化戦略」によるものであった。しかしながら、各国間利害対立があり、政策の実践から見ても挫折に終わり、域内市場の相互依存性の創出という視点から見ても挫折に終わった¹。

だが、1987年第3回首脳会議を転換点として、従来の集团的輸入代替重化学工業化戦略は、1985年9月のプラザ合意を契機とする世界経済の構造変化を基に、新たな域内経済協力「集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略」へと転換した。ASEAN域内経済協力の基盤が、世界経済の構造変化を基に変化したからであった。プラザ合意以降、円高・ドル安を背景にアジアNIESそしてASEANへの日本からの直接投資の急増という形で多国籍企業の間際分業が急速に進行した。同時にASEAN各国は、構造変化に合わせて新たな発展・成長戦略、外資依存かつ輸出指向の発展成長戦略に転換し、外資政策もそれまでの直接投資規制的な外資政策を、直接投資を優遇する外資政策に逆転させた。ASEAN域内経済協力の新たな域内経済協力「集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略」は、1980年代後半からはじまった外資依存かつ輸出指向型の工業化を、ASEANが集团的に支援達成するというものであった。この戦略のもとの協力を体現したのは、三菱自動車工業がASEANに提案して採用されたブランド別自動車部品相互補完流通計画（BBCスキーム）であった。

(2) 1990年代の構造変化とAFTA・AICO

更に、1991年から生じたASEANを取り巻く政治経済構造の歴史的諸変化、すなわちアジア冷戦構造の変化、中国の改革・開放に基づく急速な成長と中国における対内直接投資の急増、アジア太平洋経済協力（APEC）の制度化等から、集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略の延長上での域内経済協力の深化と拡大が進められることとなった。諸変化の中では、特に冷戦構造の変化が大きな影響を与えた。これらの変化を受け、1992年第4回首脳会議からはAFTAが推進されてきた。また1996年からBBCスキームの発展形態であるASEAN産業協力（AICO）スキームが推進されてきた。そして冷戦構造の変化を契機に、

ASEAN はインドシナ諸国へ拡大し、1995年にはASEAN諸国と長年敵対関係にあったベトナムがインドシナ諸国で初めてASEAN加盟した。1997年にはラオス、ミャンマーが加盟、1999年にはカンボジアも加盟し、ASEANは東南アジア全域を領域とすることとなった。

(3) アジア経済危機後の構造変化と域内経済協力の深化

しかしながら1997年のタイのバース危機に始まったアジア通貨・経済危機は、ASEAN各国に多大な被害を与え、波及した東アジア各国にも甚大な影響を与えた。そして1997年のアジア通貨・経済危機を契機として、ASEAN域内経済協力は、更に新たな段階に入った。ASEANを取り巻く世界経済・東アジア経済の構造が、大きく変化してきたからであった。すなわち第1に中国の急成長と影響力の拡大である。中国は1997年以降も一貫して7パーセント以上の高成長を維持し、この成長の要因である貿易と対内投資が急拡大した。特に直接投資の受け入れ先としての中国の台頭は、ASEAN並びにASEAN各国にとって大きな圧力となった。第2に、世界貿易機関(WTO)による世界大での貿易自由化の停滞とFTAの興隆である。第3に中国を含めた形での東アジアの相互依存性の増大と東アジア大の経済協力基盤の形成・東アジア大の地域協力の形成である。ASEANにとっては、アジア経済危機以降の構造変化のもとで、更に大きな協力の深化が目標とされた。

2. ASEAN経済共同体(AEC)へ向けての展開

(1) 「第2ASEAN協和宣言」とASEAN経済共同体(AEC)

ASEAN域内経済協力は、2003年10月に開かれた第9回ASEAN首脳会議の「第2ASEAN協和宣言」を大きな転換点として、単一市場あるいは共同市場を目標とする新たな段階に入った²。「第2ASEAN協和宣言」は、ASEAN安全保障共同体(ASC、後にASEAN政治安全保障共同体:APSC)、AEC、ASEAN社会文化共同体(ASCC)から成るASEAN共同体(AC)の実現を打ち出した³。AECはASEAN共同体を構成する3つの共同体の中心であり、「第2ASEAN協和宣言」において、ASEAN共同体を構成する柱として宣言された。2020年までに、財・サービス・投資・熟練労働力の自由な移動に特徴付けられる、単一市場・生産基地を構築する構想である。尚、2020年までの期限は、2007年1月の第12回首脳会議において、5年前倒しして2015年と宣言された。

ところでAECにおいても依然直接投資の呼び込みは非常に重要な要因であった。セベリーノ元ASEAN事務総長が述べているように、2002年11月4日のプノンペンにおけるASEAN首脳会議において、シンガポールのゴーン・チョクトン首相はAECを提案したが、

それは ASEAN 首脳達の ASEAN による直接投資を呼び込む能力への危惧によるものであった⁴。ASEAN 各国にとって依然として直接投資と輸出は発展のための切り札であった。しかし中国やインドのような強力な競争者が台頭し、そのような環境のもとでより直接投資を呼び込むために、各国首脳達は ASEAN としての協力・統合を求めたのであった。そして協力・統合の深化が目標とされるとともに、域内経済格差の是正も重要な目標とされるようになってきた。

(2) ASEAN 憲章の制定と ASEAN ブループリント

2007年1月の第12回 ASEAN 首脳会議では、ASEAN 共同体創設を5年前倒しして2015年とすることを宣言した。2007年11月の第13回首脳会議では、第1に、全加盟国によって「ASEAN 憲章」が署名され、第2に、AECの2015年までのロードマップである「AEC ブループリント」が発出された。

ASEAN では、共同体への歩みとともに憲章の制定が進められてきた⁵。共同体へ向けて ASEAN 協力の深化のために、目標の明確化と制度整備がより必要になってきたからである。ASEAN の設立の根拠はこれまで1967年の「バンコク宣言」にのみ拠っていたが、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。ASEAN 憲章は ASEAN の目標、基本原則、ルールを明確化・成文化し、これまでの制度を整理し更に新たな制度を構築している。ただし意思決定におけるコンセンサス方式等のこれまでの主要な原則は維持されている。ASEAN 憲章は翌年12月には発効された。東アジアの地域協力において初の憲章でもあった。

「AEC ブループリント」は、3つの共同体の中で最初のブループリントであり、AECに関するそれぞれの分野毎の目標とスケジュールを定めた。「AEC ブループリント」は2015年までの ASEAN 経済共同体実現のための具体的な行動計画であり、4つの特徴（戦略目標）と17のコアエレメント（分野）が提示され、コアエレメント毎に具体目標と措置（行動）と戦略的スケジュールを示した。4つの特徴（戦略目標）とは、A.単一の市場と生産基地、B.競争力のある経済地域、C.公平な経済発展、D.グローバル経済への統合である。

「A.単一市場と生産基地」は、①財の自由な移動、②サービスの自由な移動、③投資の自由な移動、④資本の自由な移動、⑤熟練労働者の自由な移動を述べている⁶。

更に、現在、ブループリントを確実に実施させるために、スコアカード、事務局によるモニタリングを実施している。スコアカードは各国毎のブループリントの実施状況の点検評価リストである。こうして2015年までの ASEAN 経済共同体実現に向けて着実に行動が取られている。

2008年からは、ブループリントを確実に実施させるために、スコアカードと事務局によるモニタリングを実施している。スコアカードは各国ごとのブループリントの実施状況の点検評価リストである。また AFTA-CEPT 協定を大きく改定した ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) も 2010年5月に発効された。

(3) 「ASEAN 連結性マスタープラン」

2010年10月の第17回 ASEAN 首脳会議では、AECの確立と域内格差の是正を後押しするために「ASEAN 連結性マスタープラン」(“Master Plan on ASEAN Connectivity”)⁷が出された。「ASEAN 連結性マスタープラン」は、2015年の AEC 確立を確実にする意図を有する。ASEAN 域内で貿易手続きを一つの窓口を集約化する ASEAN シングル・ウインドウ (ASW) の遅れや、非関税措置 (NTBs) 除去の遅れなど、AEC の実現へ向けての実行の遅れも、プラン策定の要因であった。

ASEAN の連結性については、①物的連結性、②制度的連結性、③人的連結性の3つの面で連結性を高めることが述べられた。①物的連結性に関しては、道路、鉄道、海路・港湾、デジタルインフラ、エネルギーインフラ等に言及し、物的に欠けている部分を繋ぐ必要を強調した。②制度的連結性では、非関税措置 (NTBs) の除去や基準の統一等を述べた。特に2015年までに ASW を実現するために各国のシングルウインドウを実現することを強調した。また ASEAN 航空市場や ASEAN 海運市場等を実現することも述べている。③人的連結性に関しては、ASEAN 内の人の移動を拡大するために、ビザの緩和や相互認証協定 (MRAs) をより進めることを述べている。こうして ASEAN では、AEC の実現に向けて、着実に行動が取られてきている。

(4) ASEAN 域内経済協力の成果

これまでの域内経済協力の成果としては、例えば AFTA によって 1993年から関税引き下げが進められ、各国の域内関税率は大きく引き下げられてきた。2003年1月には、先行6カ国で関税が5パーセント以下の自由貿易地域が確立され、「第2ASEAN 協和宣言」からは AEC の柱の AFTA の確立も加速を迫られた。当初は各国が AFTA から除外してきた自動車と自動車部品も、組み入れられてきた。最後まで自動車を AFTA に組み入れることに反対していたマレーシアも、2004年1月に AFTA に組み入れ、実際に2007年1月に自動車関税を5パーセント以下に引き下げた。

2010年1月には先行加盟6カ国で関税が撤廃され AFTA が完成した。先行6カ国では品目ベースで99.65パーセントの関税が撤廃された。新規加盟4カ国においても、全品目の

98.96パーセントで関税が0～5パーセントとなった⁸。各国のAFTAの利用も大きく増加し、たとえばタイのASEAN向け輸出（一部を除きほぼすべてで関税が無税のシンガポール向けを除く）に占めるAFTAの利用率は、2000年の約10パーセント、2003年の約20パーセントから、2010年には38.4パーセントへと大きく拡大した。また2010年のタイの各国向けの輸出に占めるAFTA利用率は、インドネシア向け輸出で61.3パーセントへ、フィリピン向け輸出で55.9パーセントに達した⁹。

域内経済協力によって国際分業と国際生産ネットワークの確立も支援された。輸入代替産業として各国が保護してきた自動車産業においても、AFTAとAICOによって、日系を中心に外資による国際分業と生産ネットワークの確立が支援されてきた。この点については、次節の第3節で述べる。また、ASEANは東アジアの地域協力においても中心となってきた。この点については、第4節で述べる。

3. ASEAN域内経済協力と日系企業の生産ネットワーク

(1) ASEAN域内経済協力と自動車産業における生産ネットワーク形成

本節では、これまで述べてきたASEAN域内経済協力の深化と関連して、日系企業がASEANにおいて確固たる生産ネットワークを築いてきていること、その生産ネットワークの構築がASEANの域内経済協力によって支援されてきたこと、今後その生産ネットワークの拡大が更に重要になってきていることを述べたい。

ASEAN諸国は、これまでも重要な生産基地と市場であり、日系企業はASEAN地域において生産ネットワークを構築してきた。自動車や電機・電子産業において生産ネットワークが構築されていたが、ASEAN域内経済協力と生産ネットワーク構築の典型的な例は、自動車産業である¹⁰。

これまでのASEANの域内経済協力政策の中で、自動車部品補完は最も早くから着実に実践されてきた。また自動車産業は、ASEAN各国にとっても極めて重要な戦略産業と位置付けられてきており、ASEAN自動車産業において日系自動車メーカーの占める位置はきわめて大きく、ASEANは日本の自動車産業にとっても世界の最重要な生産・販売拠点の一つである。ASEAN市場の中で日系自動車メーカーのシェアは圧倒的であり、たとえば最大のタイ市場で90パーセント以上のシェアを占めてきた。

(2) BBC・AICO・AFTAと自動車生産ネットワーク形成

1988年からのBBCスキームは、日系を中心とした自動車メーカーのASEAN大での部品の集中生産と域内補完を大きく前進させた。BBCスキームは、特定の部品補完に関して、

関税の50パーセント削減や国産化認定などの特典を与える政策であった。BBCスキームは、三菱自動車工業、トヨタ自動車、日産自動車等により実践されてきた。

ASEANは1992年にはAFTAに合意し、1993年から関税の引き下げを開始した。またBBCスキームは、AFTAに対応して1996年4月の「AICOスキームに関する基本協定」を基に、AICOへと発展した。AICOでは、関税を0～5パーセントにするなど恩典と対象が大きく拡大した。

2003年の「第2ASEAN協和宣言」からは、AECの柱であるAFTAの確立も加速を迫られ、当初は各国がAFTAから除外してきた自動車と自動車部品も、徐々に対象品目(IL)に組み入れられてきた。またAFTAの関税率の引き下げとともに、AICOからAFTAへの切り換えが進められた。

以上のように、ASEAN域内経済協力政策であるBBC、AICO、AFTAによって、自動車産業のASEAN大の生産ネットワーク形成が支援されてきた。そして各社は、主要な部品補完を基に、ASEAN大での自動車生産を進めてきた。

(3) ASEAN地域経済協力とIMVプロジェクト

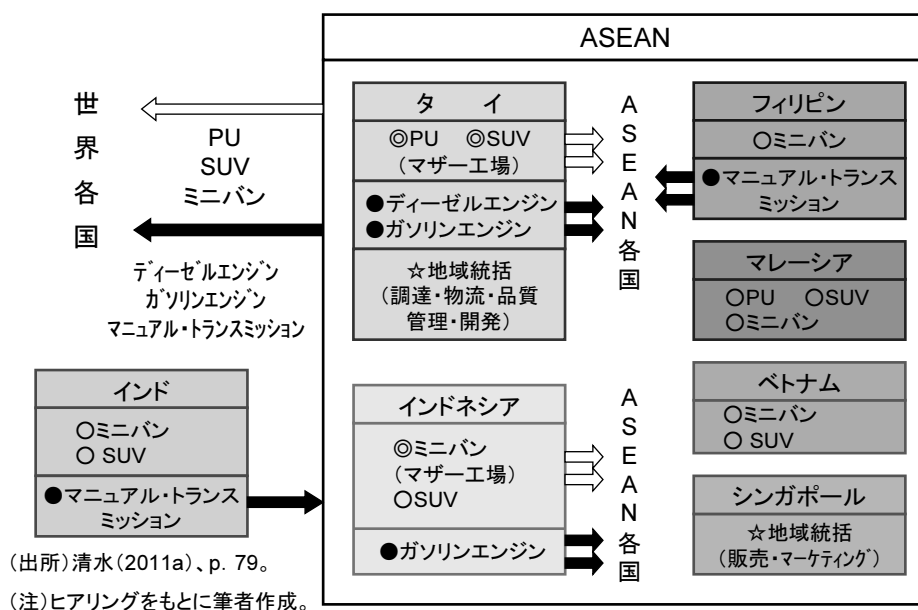
ASEAN域内経済協力と自動車部品補完・生産ネットワーク形成の典型的な例は、トヨタ自動車の革新的国際多目的車(IMV)プロジェクトである¹¹。IMVは、最初2004年8月にタイで生産開始した、1トン・ピックアップトラックベース車を部品調達から生産と輸出まで各地域内で対応するプロジェクトである。日本にベースとなる車種を持たず、日本製部品にほとんど頼らない。また生産の多くを輸出する。そしてこれまでの域内での部品の集中生産と補完を基に、域内分業と現地調達を大幅に拡大し、多くの部品をタイとASEAN各国で生産している。

トヨタ自動車は、これまでBBCスキームにはじまりASEAN域内経済協力スキームを利用して、ASEAN域内における主要部品の集中生産と補完による生産体制を構築してきた。1990年代に入りBBCスキームとAICOに支援されながら、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイのASEAN各国にそれぞれ主要部品の生産工場を設置し、更に部品の相互補完供給業務を統括するための会社をシンガポールに設置して、ASEAN域内で主要部品の集中生産と相互補完流通により生産を効率的に行ってきた。IMVにおける集中生産と補完は、これまでのそれらをより発展させたものである。

IMVの主要部品に関しては、ディーゼルエンジンをタイで、ガソリンエンジンをインドネシアで、マニュアルトランスミッションをフィリピンとインドで生産し補完している。同時に世界各国へも輸出している。また完成車も、コンプリート・ノックダウン(CKD)

を含めて ASEAN 域内で補完し、かつ世界各国へ輸出している（図1参照）。そして IMV に関する ASEAN 域内補完に関しては、従来は AICO と AFTA であったが、現在は AFTA を利用している。

図1 トヨタ自動車IMVの主要な自動車・部品補完の概念図



IMV プロジェクトは、トヨタ自動車の自動車と部品の集中生産と相互補完だけではなく、一次部品メーカーの代表であるデンソーの部品の集中生産と相互補完をも拡大し、一次部品メーカー、2次部品メーカーや素材メーカーを含め、ASEAN における重層的な生産ネットワークを拡大してきている。

ASEAN 域内経済協力と生産ネットワークから見ても、域内協力政策と企業の生産ネットワーク構築の合致であり大きな成果と言える。BBC スキームに始まる、自動車部品の相互補完の支援、ASEAN 大での生産の支援は ASEAN 域内経済協力の大きな特徴と成果であったが、それがより進められてきている。また ASEAN 内の生産の拡大や現地調達、技術向上も促進されてきている。

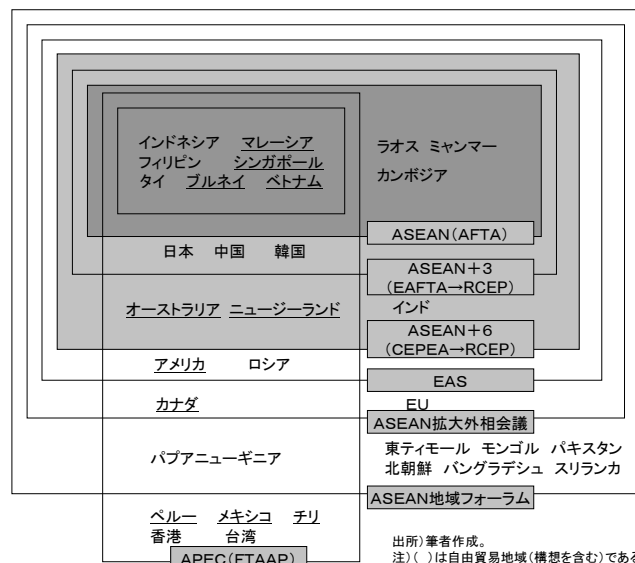
以上、ASEAN 域内経済協力と日系企業の生産ネットワーク構築の典型的な例の自動車の例を見てきた。ASEAN では更に、カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナムの CLMV 諸国の加盟により、生産ネットワークが CLMV 諸国・メコン諸国に拡大しようとしている。それは ASEAN の域内格差是正にも大いに資するであろう。ASEAN の地域経済協力・統合への協力が必要であり、その協力により更に生産ネットワーク構築が可能になるであろう。

4. 東アジアの地域協力と ASEAN

(1) 東アジアの地域協力と ASEAN

ASEAN は、東アジアの地域経済協力においても、中心となってきた（図2 参照）。

図2 ASEANを中心とする東アジアの地域協力枠組み



出所) 筆者作成。
注) () は自由貿易地域(構想を含む)である。
ASEAN: 東南アジア諸国連合、AFTA: ASEAN自由貿易地域、
EAFTA: 東アジア自由貿易地域、EAS: 東アジア首脳会議、
CEPEA: 東アジア包括的経済連携、RCEP: 東アジア地域包括的経済連携
APEC: アジア太平洋経済協力、FTAAP: アジア太平洋自由貿易地域。
下線は、環太平洋経済連携協定(TPP)交渉参加国。

東アジアにおいては、アジア経済危機とその対策を契機に、ASEAN+3 の枠組みをはじめとして地域経済協力が重層的・多層的に展開してきた。それが東アジアの地域経済協力の特徴であるが、その中心は ASEAN である。ASEAN+3 協力枠組みは、アジア経済危機直後の 1997 年 12 月の第 1 回 ASEAN+3 首脳会議が基点であり、2000 年 5 月には ASEAN+3 財務相会議においてチェンマイ・イニシアチブ (CMI) が合意された。広域の FTA に関しても 13 カ国による東アジア自由貿易地域 (EAFTA) の確立へ向けて作業が進められた。

2005 年からは、ASEAN+6 の東アジア首脳会議 (EAS) も開催されてきた。参加国は ASEAN10 カ国、日本、中国、韓国に加えて、インド、オーストラリア、ニュージーランドの計 16 カ国であった。EAS はその後も毎年開催され、広域 FTA に関しても、2006 年の第 2 回 EAS で 16 カ国による東アジア包括的経済 (CEPEA) 構想が合意された。

東アジアにおいては、FTA も急速に展開してきた。その中でも ASEAN 中国自由貿易地域 (ACFTA)、ASEAN 日本包括的経済連携協定 (AJCEP)、ASEAN 韓国 FTA (AKFTA)、ASEAN インド FTA (AIFTA) など、ASEAN を中心とする ASEAN+1 の FTA が中心である。

2010年にはASEANとインドのFTA（AIFTA）、ASEANとオーストラリア・ニュージーランドのFTA（AANZFTA）も発効し、ASEANを中心とするFTA網が、東アジアを覆ってきている。

（2）ASEAN 域内経済協力の東アジアへの拡大

ASEANにおいては、域内経済協力が、その政策的特徴ゆえに東アジアを含めより広域の経済協力を求める。ASEAN 域内経済協力においては、発展のための資本の確保・市場の確保が常に不可欠であり、同時に、自らの協力・統合のための域外からの資金確保も肝要である。すなわち1987年からの集团的な外資依存輸出指向工業化の側面を有している。そしてこれらの要因から、東アジア地域協力を含めた広域な制度の整備やFTAの整備は不可避である。

ASEANにおいては、これまで域内経済協力と同時に域外経済協力が展開し、域外経済協力（対外経済共同アプローチ）に関して一貫して効果を上げてきた。域外経済協力は、そもそも1972年の対EC通商交渉、1973年の対日合成ゴム交渉以来の歴史を持つが、最近ではその延長に、東アジア地域協力において重要な位置を確保している。たとえば東アジアの地域協力においては、ASEANが交渉の場を提供している。ASEAN 拡大外相会議、ASEAN+3 会議、EAS、ASEAN 地域フォーラム（ARF）に見られるように、東アジア地域における交渉の「場」をASEANが提供し、自らのイニシアチブの獲得を実現してきた。またASEANを巡るFTA構築競争もこれらの会議の場を主要な舞台としてなされてきた。

更にASEAN 域内経済協力のルールが東アジアへ拡大してきていることも重要である。たとえば、ASEAN スワップ協定（ASA）が、チェンマイ・イニシアチブ（CMI）として東アジアへ拡大した。また、AFTA原則が、ACFTAなどASEANを軸とするFTAに展開してきた。相互認証や基準認証等もASEANからはじめられている。更に、EASの参加基準もASEAN基準に基づくこととなった。この参加基準とは、ASEANの対話国、東南アジア友好協力条約（TAC）加盟、実質的な関係の三つの条件である。ASEAN憲章も、東アジア憲章や東アジア共同体を方向付けする可能性がある¹²。こうしてASEANの域内経済協力・統合の深化と方向が、東アジア地域協力を方向付けてきている。

5. 世界金融危機後の変化とASEAN

（1）世界金融危機後のASEANと東アジア

2008年の世界金融危機後の構造変化は、ASEANと東アジアに大きな転換を迫っている。ASEANにとっては、AECの実現がより求められてきた。世界金融危機は、アジア経済危

機から回復しその後発展を続けてきた ASEAN と東アジアの各国にとっても打撃となった。危機の影響の中でも、最終需要を提供するアメリカ市場の停滞と世界需要の停滞は、輸出指向の工業化を展開し最終財のアメリカへの輸出を発展の重要な基礎としてきた東アジア諸国の発展・成長にとって、大きな制約要因となった。

世界経済は新たな段階に入り、これまでのアメリカの過剰消費と金融的蓄積に基づいた東アジアと世界経済の成長の構造は転換を迫られてきた。すなわち 1982 年以來のネオ・リベラリズムの四半世紀の世界経済構造が転換を迫られているとも言える。そのような構造変化の中で、新たな世界大の経済管理と地域的な経済管理が求められている。現在、WTO による貿易自由化と経済管理の進展は困難であり、地域による貿易自由化と経済管理がより不可避となってきている。

ASEAN においては、アメリカやヨーロッパのような域外需要の確保とともに、ASEAN や東アジアの需要に基づく発展を支援することが、これまで以上に強く要請されている。ASEAN と東アジアは、他の地域に比較して世界金融危機からいち早く回復し、現在の世界経済における主要な生産基地並びに中間財の市場であるとともに、成長による所得上昇と巨大な人口により、主要な最終消費財市場になってきている。それゆえ、域外との地域経済協力・FTA の構築とともに、ASEAN や東アジアにおける貿易自由化や円滑化が一層必要なのである¹³。

一方、世界金融危機後のアメリカにおいては、過剰消費と金融的蓄積に基づく内需型成長の転換が迫られ、輸出を重要な成長の手段とすることとなった。主要な輸出目標は、世界金融危機からいち早く回復し成長を続ける東アジアである。オバマ大統領は 2010 年 1 月に輸出倍増計画を打ち出し、アジア太平洋にまたがる環太平洋戦略的経済連携協定 (TPP) への参加を表明した。この計画の主要な輸出先は成長を続ける東アジアであり、そのためにも TPP への参加が求められた。

TPP は、原則関税撤廃という高い水準の自由化を目標とし、また物品貿易やサービス貿易だけではなく、投資、競争、知的財産権、政府調達等の非関税分野を含み、更に新たな分野である環境、労働、分野横断的事項等を含む包括的協定となる。2006 年に P4 として発効した当初は 4 カ国による FTA にすぎなかったが、アメリカが参加を表明し、急速に大きな意味を持つようになった。以上のような状況は、ASEAN と東アジアにも影響を与え始めた。東アジアの需要と FTA を巡って競争が激しくなってきたのである。

(2) 2010 年からの FTA 構築の加速

世界金融危機後の変化の中で、2010 年は ASEAN と東アジアの地域経済協力にとって画

期となった。1月にAFTAが先行6カ国で完成し、対象品目の関税が撤廃された。同時に、ASEANと中国、韓国、日本とのASEAN+1のFTA網もほぼ完成し、ASEANとインドとのFTA、ASEANとオーストラリア・ニュージーランドとのFTAも発効した。6月には中国と台湾との間で、経済協力枠組み協定（ECFA）が締結された。TPPにはアメリカ、オーストラリア、ペルー、ベトナムも加わり、2010年3月に8カ国で交渉が開始された。更に10月にはマレーシアも交渉に加わり、交渉参加国は9カ国となった。

2011年11月にはASEANと東アジアの地域協力を左右する重要な2つの会議が開催された。11月12-13日のハワイでのAPEC首脳会議の際に、TPPに既に参加している9カ国はTPPの大枠合意を結んだ。APECに合わせて、日本は遂にTPP交渉参加へ向けて関係国と協議に入ることを表明した。カナダとメキシコも参加を表明し、TPPは東アジアとアジア太平洋の地域協力を大きな影響を与え始めた。TPPへのアメリカの参加とともに、日本のTPPへの接近が、ASEANと東アジアの地域経済協力の推進に向けて大きな加速圧力をかけた。

2011年11月17-19日には、バリでASEAN首脳会議、ASEAN+3首脳会議、EAS等が開催された。ASEAN首脳会議は、ASEAN共同体構築に向けて努力することを確認し、マンマの2014年のASEAN議長国を承認した。またASEANは、これまでのEAFTAとCEPEA、ASEAN+1のFTAの延長に、ASEANを中心とする東アジアのFTAである東アジア地域包括的経済連携（RCEP）を提案した。RCEPはその後、東アジアの広域FTAとして確立に向けて急速に動き出すこととなった。

一連の会議では、ASEAN域外からのASEAN連結性の強化への一層の協力も表明された。日本も、ASEANの連結性強化等に2兆円規模の協力をすることを表明した。EASでは、「ASEAN連結性に関する首脳宣言」も発せられ、ASEANの連結性の実現とAECの構築を、EAS参加国全体で支援することが確認された。また一連の会議では、ASEAN提案のRCEPを推進することが表明された。EASはこの会議からアメリカとロシアが加わり18カ国体制となり、東アジアのFTAを一層推進することとともに、海洋安保についても話し合われた。オバマ大統領は、APEC首脳会議に続いてアジア重視を強調した。中国は、日本のTPPへの接近の影響により、一連の会議で東アジアの地域協力を強く支持するようになり、同時に北東アジアの日中韓のFTA構築の加速を表明した。

RCEPに関しては、2012年4月のASEAN首脳会議で、11月までにRCEPの交渉開始を目指すことに合意し、2012年8月には第1回のASEAN+FTAパートナーズ大臣会合が開催された。第1回のASEAN+FTAパートナーズ大臣会合では、ASEAN10カ国並びにASEANのFTAパートナーである6カ国が集まり、16カ国がRCEPを推進することに合意

した¹⁴。同時に RCEP 交渉の目的と原則を示した「交渉の基本指針」をまとめた。「交渉の基本指針」では、既存の ASEAN+1 を上回る FTA を目指すことを述べた¹⁵。

2012年11月6日にはオバマ大統領が再選され、アメリカのアジア重視と TPP 推進の政策が続けられることとなった。11月18日からはプノンペンで第21回 ASEAN 首脳会議と関連首脳会議が開催され、FTA に関しては11月20日の第7回 EAS において、2013年の早期に RCEP の交渉を開始することが合意された。東アジア広域の FTA が遂に実際に交渉されることとなった。また同日には、日中韓の経済貿易相によって2013年に日中韓の FTA の交渉を開始することも合意された。12月3日からはオークランドで第15回 TPP 交渉会議が開催され、初めてカナダとメキシコが参加し、TPP の交渉参加国は11カ国に拡大した。こうして TPP 交渉が更に進められるとともに、RCEP と日中韓 FTA の交渉も開始されることとなった。

世界金融危機後の変化は、ASEAN と東アジアの経済統合の実現を追い立てる。世界金融危機後のアメリカの状況の変化は、対東アジア輸出の促進とともに、TPP への参加を促した。更にアメリカを含めた TPP 構築の動きは、ASEAN による RCEP の提案にもつながり、AEC と ASEAN の経済統合の実現を更に追い立てることとなった。そして東アジア地域協力の核でありつづけることも、一層求められるようになってきた。

おわりに—ASEAN の地域統合と日本—

ASEAN は、世界経済の構造変化の下で1976年から域内経済協力を進め、現在は2015年の AEC の完成を目指している。ASEAN 域内経済協力は、着実な成果を上げてきた。また生産ネットワーク構築の支援も行ってきた。同時に、東アジアの地域協力と FTA においても ASEAN が中心となってきた。そして世界金融危機後の変化は、世界経済における ASEAN の重要性を増すとともに、AEC の実現を追い立てることとなった。同時に東アジア地域協力の核でありつづけることも、一層求められるようになってきた。

ただし、ASEAN においては、現在においても各国の状況の違いがあり、依然いくつかの統合への遠心力を抱えている。長年 ASEAN 統合の遠心力になっていたミャンマーの民主化は進展してきた。しかし各国の政治の不安定、各国間政治対立、発展格差、各国の自由貿易へのスタンスの違いがあり、南沙諸島を巡る各国の立場の違い、それにも関連する各国の中国との関係の違いが、統合の遠心力となっている。南沙諸島を巡る各国の立場の違いと、各国の中国との関係の違いは、ASEAN 統合に更に緊張を与える可能性がある。

しかし ASEAN にとっては、中国やインドなどに対抗して発展するためにも、AEC の確立と統合の深化が不可避である。同時に、東アジアの地域協力や経済統合においてイニシ

アチブを握り続けることも肝要である。

最後に、これまでのASEANの地域統合とAECへ向けての展開の分析を踏まえて、今後の日本とASEANの関係、日本のASEANへの協力についても、いくつか考えてみたい。それらは既に進められているものも多いが、更に協力が必要と考える。まずは、AECの目標である「統合の深化」と「域内格差是正」に向けた協力を述べたい¹⁶。「統合の深化」に向けた協力としては、第1に、ASEANの統合の阻害要因の検討と解決への協力をあげたい。ASEANは、単一市場と単一生産基地になることを目標としている。ASEAN大で生産ネットワークを構築している日系企業からの視点で阻害要因を洗い出し、ASEANに提示することが重要である。たとえば、2008年から毎年開催しているASEAN事務総長と在ASEAN日本人商工会連合会との対話(FJCCIA)も、有益であろう。第2に、ASEANにおける物流円滑化への支援である。AECの目標である財の移動の自由化という点では、物流円滑化への支援が重要である。特に、ASEANが進めるASEANシングル・ウィンドウ(ASW)へ向けての支援が必要である。第3に、ルール整備の協力も重要と考える。環境ルール、安全ルール、知的財産権ルールなどの整備への協力である。

「域内格差是正」に向けた協力としては、第1に、物流インフラ整備へ協力である。域内格差の是正は、ASEAN統合の主要な目標であり、日本に対する期待も大きいといえる。とりわけ新規加盟国諸国が、ASEAN先行加盟国と東アジアの生産ネットワークに参加できる環境整備のために、物流インフラ整備が必要である。第2に、統合のネガティブな影響を受ける各国への技術人材育成、裾野産業などへの支援も考えられる。物流分野に限らず、新規加盟国など経済統合によるネガティブな影響が懸念される諸国では、産業競争力強化のための技術人材育成、裾野産業支援などの協力も期待されるであろう。

ASEANとの関係においては、ASEANが提案して進めているRCEPの実現に向けても協力が必要である。RCEPは、これまで実現できなかった東アジア全体のFTAである。RCEPにおいては、ASEANを中心としながら共に東アジアのFTAを構築していくこと、その際に日本には、RCEPをより水準の高いFTAとする役割が期待される。東アジアのFTAは、日系企業の生産ネットワーク構築にとっても大変有益である。

経済連携においては、現在、東アジアのFTAとアジア太平洋のFTAが同時に構築されつつある中で、日本とASEANの関係強化がより重要となるであろう。東アジアのFTAとアジア太平洋のFTAを連結させる役割も、日本に期待されるであろう。RCEPとTPPを連結させる役割である。ただし、日本がTPP交渉に参加しなければ、話は始まらない。TPPに関しては、一刻も早く交渉に参加しなければならない。

ASEANとの関係は、今後の東アジアの国際関係において、対中国との関係においてバ

ランスを取るためにも重要であろう。対中国との関係においては、更に、日本と ASEAN とアメリカとの関係の強化も必要になると考える。

日本にとっては、ASEAN との関係強化が政治的にも経済的にも不可欠である。ASEAN は、日本にとっても最重要なパートナーのひとつである。これまでの長期の良好な関係の蓄積の上に不可欠である。安倍首相は、就任後初の外国訪問先として 2013 年 1 月にベトナム、タイ、インドネシアを訪問し、ASEAN 重視を示した。今年 2013 年は、日本 ASEAN 友好協力 40 周年の記念の年でもある。日本は、ASEAN とより緊密な関係を築いていかなければならない。

－注－

- 1 以下、本節の内容に関して詳細は、清水（1998、2008）参照。
- 2 以下、本節の内容に関して詳細は、清水（2008、2008）参照。
- 3 “Declaration of ASEAN Concord,” <http://www.aseansec.org/15159.htm>. AEC に関しては、石川・清水・助川（2009）を参照されたい。
- 4 Severino (2006), pp. 342-343.
- 5 “Charter of the Association of Southeast Asian Nations,” <http://www.aseansec.org/21069.pdf>.
- 6 “ASEAN Economic Community Blueprint,” <http://www.aseansec.org/21083.pdf>. AEC ブループリントに関しては、石川（2009）参照。
- 7 “Master Plan on ASEAN Connectivity,” <http://www.aseansec.org/documents/MPAC.pdf>.
- 8 “Joint Media Statement of the 42nd ASEAN Economic Ministers’ (AEM) Meeting,” <http://www.aseansec.org/25051.htm>.
- 9 『通商弘報』2011 年 4 月 30 日号。
- 10 本節の ASEAN 域内経済協力・経済統合と自動車産業に関して詳細は、清水（2010、2011）を参照されたい。
- 11 ASEAN 域内経済協力・経済統合と IMV プロジェクトに関して詳細は、清水（2010、2011）を参照。
- 12 清水（2008）参照。
- 13 清水（2012b）参照。
- 14 “First ASEAN Economic Ministers Plus ASEAN FTA Partners Consultations, 30 August 2012, Siem Reap, Cambodia,” [http://www.aseansec.org/documents/AEM-AFP%20JMS%20\(FINAL\).pdf](http://www.aseansec.org/documents/AEM-AFP%20JMS%20(FINAL).pdf).
- 15 “Guiding Principles and Objectives for Negotiating the Regional Comprehensive Economic Partnership,” <http://www.asean.org/images/2012/documents/Guiding%20Principles%20and%20Objectives%20for%20Negotiating%20the%20Regional%20Comprehensive%20Economic%20Partnership.pdf>.
- 16 AEC に向けての協力に関しては、石川・清水・助川編（2009）の終章「経済共同体に向けた日本の協力」も参照されたい。

主要参考文献

- ASEAN Secretariat, *ASEAN Documents Series*, annually, Jakarta.
- ASEAN Secretariat, *ASEAN Annual Report*, annually, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2008a), *ASEAN Charter*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2008b), *ASEAN Economic Community Blueprint*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2010), *Master Plan on ASEAN Connectivity*, Jakarta.

- ASEAN Secretariat (2012), *ASEAN Economic Community Scorecard*, Jakarta.
- Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA) (2012), *Mid-Term Review of the Implementation of AEC Blueprint: Executive Summary*, Jakarta.
- Severino, R. C. (2006), *Southeast Asia in Search of an ASEAN Community*, ISEAS, Singapore.
- Shimizu, K. (2009), "East Asian Regional Economic Cooperation and FTA," in Nakamura, T. (ed.) (2009), *East Asian Regionalism from a Legal Perspective*, Routledge, London.
- 石川幸一 (2009) 「ASEAN 経済共同体とブループリント」、石川・清水・助川 (2009)。
- 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—」『国際貿易と投資』(ITI)、90号。
- 石川幸一・清水一史・助川成也編 (2009) 『ASEAN 経済共同体—東アジア統合の核となりうるか』日本貿易振興機構 (JETRO)。
- 馬田啓一・浦田秀次郎・木村福成編 (2012) 『日本の TPP 戦略 課題と展望』文眞堂。
- 助川成也 (2009) 「経済統合の牽引役 AFTA とその活用」、石川・清水・助川 (2009)。
- 山影進 (1991) 『ASEAN: シンボルからシステムへ』東京大学出版会。
- 山影進 (1997) 『ASEAN パワー』東京大学出版会。
- 山影進編 (2012) 『新しい ASEAN—地域共同体とアジアの中心性を目指して—』アジア経済研究所。
- 山澤逸平・馬田啓一・国際貿易投資研究会編 (2012) 『通商政策の潮流と日本—FTA 戦略と TPP—』勁草書房。
- 清水一史 (1998) 『ASEAN 域内経済協力の政治経済学』ミネルヴァ書房。
- 清水一史 (2008) 「東アジアの地域経済協力と FTA」、高原明生・田村慶子・佐藤幸人編・アジア政経学会監修 (2008) 『現代アジア研究 1:越境』慶応義塾大学出版会。
- 清水一史 (2010) 「ASEAN 域内経済協力と生産ネットワーク」、日本貿易振興機構 (JETRO) 『世界経済危機後のアジア生産ネットワーク—東アジア新興市場開拓に向けて—』。
- 清水一史 (2011a) 「ASEAN 域内経済協力と自動車部品補完—BBC・AICO・AFTA と IMV プロジェクトを中心に—」、『産業学会研究年報』、26号。
- 清水一史 (2011b) 「アジア経済危機とその後の ASEAN・東アジア—地域経済協力の展開を中心に—」、『岩波講座 東アジア近現代通史』第10巻、岩波書店。
- 清水一史 (2012a) 「東アジアの経済統合—世界金融危機後の課題—」、『アジア研究』(アジア政経学会)、57巻3号。
- 清水一史 (2012b) 「ASEAN の経済統合と経済共同体 (AEC) —域内経済協力の深化と世界金融危機後の課題—」、山澤・馬田・国際貿易投資研究会 (2012)。
- 清水一史・田村慶子・横山豪史編 (2010) 『東南アジア現代政治入門』ミネルヴァ書房。