

第 72 回 国際経済協力セミナー

ASEAN 統合の意義 -我が国産業の視点から-

大橋 祥正氏

国際協力銀行 産業ファイナンス部門西日本総代表

文責：永井哲平

草案作成：ジョウ エキマン



本講義では、国際協力銀行(JBIC)で国際的に活躍されている大橋祥正氏にお越しいただき、ASEAN の発展と日本企業の海外進出について詳しく説明していただいた。

1. ASEAN の組織概要

ASEAN とは Association of Southeast Asian Nations (東南アジア諸国連合)の略称である。1967 年、東南アジア 10 カ国の経済・社会・政治・文化・安全保障に関する地域協力を目的として設立された機構である。設立当初の加盟国はインドネシア・シンガポール・タイ・フィリピン・マレーシアの 5 カ国で、'84 年にブルネイ、'95 年にベトナム、'97 年にミャンマー・ラオス、'99 年にカンボジアが加盟し、現在 10 カ国が加盟している。2007 年に全加盟国により民主主義の促進・核兵器及びに武力行使の拒否・国際法の順守・内政不干渉といった要項を含んだ ASEAN の最高法規となる ASEAN 憲章が署名された。本部はインドネシアのジャカルタにあり、原則として議長国は 1 年ごとにアルファベット順に持ち回りで就任する。域内の総人口は 6 億人を超え、ASEAN を一つの国として見た場合、GDP はイギリス・フランスに次いで世界で第 7 位の規模を持ち、非常に大きな影響力を持っている。2015 年末には ASEAN 各国同士の経済協力を目的とする ASEAN 経済共同体を発足する予定で、域

内の物品関税がほとんどの品目でゼロになるなど、人やモノの自由化を更に促そうとしている。

2. 地域経済総合体比較

世界中の各地域総合体と比較すると、東南アジア諸国連合(ASEAN)はやはり欧州連合(EU)などの地域総合体に比べるものにならない。2014年のデータによると、北米自由貿易協定(NAFTA)のGDPは204,900億ドルで最も高く、EUのGDPは184,950億ドルで二番目の位置を示している。そして32,180億ドルの南米共同市場(MERCOSUR)が三番目である。その中で東南アジア諸国連合(ASEAN)はわずか24,750億ドルで、最も規模が小さい。対ASEANの投資は2009年では7,002百万ドルから2014年20,367百万ドルと、約3倍になった。それに対し対中国の投資額合計は、2009年6,899百万ドルから2012年13,479百万ドルまでは増加していたものの、それ以降減少をはじめ、2014年には6,741百万ドルまで減った。日本企業のASEAN進出状況の表から、2005年から2014年にかけて数値のみを見ると進出数の単純合計の約75%を占める中国が最多。次点でタイ、シンガポールなどが続く。この10年間で最も進出数の増加率が最も高いのはカンボジアである。日本企業の現地法人売り上げのグラフによるとリーマンショックのために伸び悩んでいたものの、ASEAN諸国への日本の企業進出は毎年増加傾向にあり、特に2011年から2012年にかけては大きく増加している。どちらの表でもASEAN全体と中国を比較しており、特に現地法人売り上げの表における差が顕著で日本企業が中国よりも東南アジアなどのASEAN諸国により重点を置いた経済活動を行い始めていることがわかる。そのことは日本からのASEAN・中国への直接投資推移からも分かる。中国への投資額が若干停滞気味であったのに対し、ASEAN諸国への投資は増加しており特にインドネシアやシンガポールに向けた投資はおおむね右肩上がりの傾向にある。ASEAN諸国は近年自動車産業に力を入れており、生産台数及び新車販売台数どちらにおいてドイツ、アメリカ、南米諸国などを除けばASEAN諸国が上位を占めている。ここで、日系企業のシェアを中国とその他のASEAN諸国で比較するとASEANにおいては中国においての約7倍ものシェアがあることがわかる。これらから日本がASEANを重視する傾向にあると考えられる。カンボジア、マレーシア、タイ、ベトナム、インドネシア、フィリピン、ミャンマーというアジア各国の生産年齢人口の推移を見ると、年々人口が増加していつている。また、各国の人口ボーナス期についても、ここ最近東南アジア諸国が人口ボーナス期を迎えている。人口構成を現在の日本と比較したときに日本はきれいなピラミッド型グラフにはならないが、ASEANはピラミッド型となる。

3. AEC

2007年11月に、第13回ASEAN首脳会議が行われた。この会議ではAECの目標であるAECブループリントを作成し、AECの2015年までのロードマップとなった。そこでは、1)単一の市場と生産基地、2)高度な競争力のある経済地域、3)公正な経済発展の地域、4)グローバルな経済へ十分に統合された地域、という4つの戦略目標が立てられた。2010年10月には、第17回ASEAN首脳会議が行われた。ASEAN連結性マスタープラン(MPAC)が作成され、1)物理的連結性、2)制度的連結性、3)人的連結性、について盛り込まれた。AECでは、1)ASEAN域内での生産拠点の最適化、2)ASEAN域内でのクロスボーダー物流のニーズの増大、3)ASEAN市場規模拡大、

4)ASEAN 全体での最適化と各国・産業単位での対応、5)ASEAN の段階的な進展に合わせた戦略立案、という 5 点が期待されている。ASEAN 域内の関税は年々下がっており、当初(1993 年)に 12.76%あった関税は 2008 年には 1%を切り、2015 年には 0.03%まで下がった。ASEAN 各国の単純平均関税は一番低い国で 2.5%(2012 年ブルネイ)、一番高い国では 11.4%(2013 年タイ)であるので、ASEAN 域内の関税がいかに低いかかわかる。AEC2025 では AEC2015 にあった 4 本柱: 「単一市場・生産基地」、「競争力のある地域」、「公平な経済」、「グローバル経済への統合」をそれぞれ、「統合され高度に結束した経済」、「競争力がある革新的でダイナミックな ASEAN」、「強靱で包摂的、人間本位・人間中心の ASEAN」、「グローバル ASEAN」に発展させて、それに「分野別統合・協力の強化」という新しいコンセプトを加えた。この新しく追加された柱は、ASEAN 内の「根本的解決」から更なる発展と目標達成のための大切なファクターである。AEC で大きく注目されている地域はインドシナ半島の大メコン川流域権(Greater Mekong Sub-region: GMS)である。GMS にはタイとラオスを結ぶ第 1 から第 4 友好橋があり、それにより経済回廊の整備の進展が期待されている。実際、JETRO が「在アジア・オセアニア日系企業実態調査 2014 年度」で「アセアン統合に期待する点」についての理由は様々であった。トップ 3 の期待する点は: 「通関手続きの簡素化」、「税制面での二重課税防止」、「CLMV(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)での輸入関税撤廃」があげられている。ASEAN 域内の関税が撤廃され AEC が形成されることで ASEAN 域内での物品・サービス・投資・資本・労働力の自由移動が可能になり、単一市場が形成される。このことは後発 ASEAN 諸国であるカンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナムにとっては、経済が活性化するという良い面と競争が激化するという悪い面の両面を持っている。タイ・ベトナム・カンボジア・ミャンマー・ラオスは「陸の ASEAN」と呼ばれている。ベトナムからミャンマーまで通じる東西経済回廊や中国雲南省からの南北回廊で ASEAN 経済の物流網がサプライチェーンを形成している。トラック輸送は船舶輸送よりも経済的に合理的であることから陸上輸送のためのインフラ整備が必要である。

4. アジア域内の生産分業体制の考え方

フラグメンテーション理論とは、多国籍企業主導の産業集積とそれに伴う域内貿易拡大を説明する理論である。これまで一か所で行われてきた生産工程をブロックに細分化し、それぞれの工程に適した国や地域に分散立地することを指す。アジア地域(ここでは、東アジアと東南アジア)において、各国の比較優位に基づいて生産拠点の再構築を進め、域内分業をしている。資料によると中国、日本、韓国等が輸出品の中で、加工品の割合または消費財に対しての資本財が高く、一方でマレーシア、フィリピン、タイでは部分品や資本財に対しての消費財の割合が高い。ここでの差異を生かす考え方である。また ASEAN 域内でも、新興国のリーダー的なタイ、インドネシア、マレーシア、新興国のフィリピン、ベトナム、新新興国のカンボジア、ミャンマー、ラオスで生産の分業を図るといった考え方もある。タイとインドネシアは共に ASEAN の優位国でありながら、両者には国内に位置する国外企業の生産拠点の数において確かな差が存在している。タイはいまだ自動車生産の重要な生産拠点となっている。インドネシアの組立 12 社、一次サプライヤー170 社、二・三次サプライヤー350 社に対してタイの組立 16 社、一次サプライヤー700 社、二・三次サプライヤー1,700 社という事実がはっきりとそのことを示している。また仮にインドネシア国内で自動車生産の全ての工程を十分にまかなえるとすれば、タイにこれだけ生産拠点が集中するこ

とも無いと考えられる。考えられる問題点として、まず分業によるものが考えられる。ベトナム北部では特定の企業や製品への集中が顕著であることがあげられる。次に分業以前のインフラの問題がある。カンボジアでは、教育水準が低いままで人材難となることや、産業の発展が見込まれてもそれを支えるインフラが整備されていないために輸送コストが低下しない問題があげられる。またミャンマーは、民主化が進展せず政治的混乱がおこり経済発展より先に落ち着かせる問題がある。上記のように、各々の国に課題があるのだが、CLMV 共通の課題もあげられる。まずは ASEAN6 との経済発展の差が大きいことだ。CLMV に自動車完成車プラントは維持不可ではないかと懸念されている。次にコスト上昇による投資環境悪化の懸念だ。大きな期待に対して不十分な供給の結果、割高な投資地域となる可能性がある。行政の非効率性と低い透明性もあげられる。これは例えば投資環境整備の遅れや賄賂や不正の多さである。インドネシアやインドなどの強力な経済競争国の存在もあり、課題は山程あると考えられる。

まとめ 日本企業、産業にとっての ASEAN 統合の意義

課題は非常に多く見受けられるものの、日本企業、産業にとっては ASEAN 統合の意義は多いにあると考えられる。マーケットとしての重要性や生産地としての重要性は勿論のことであるが、地政学、国際競争力からみた重要性と人口構成からみた重要性は大きい。その理由として、親日国が多く自動車産業の競争力の源泉となること、高齢化が進む日本にとって AEC 全体が若い地域であるということは、日本と人材面で補完関係にあることがあげられる。このように、ASEAN 統合は様々な課題を持つものの意義は十分にあると考えられる。

質疑応答

Q. ASEAN と EU は経済連合と超国家機構という点で組織の方法が異なるという前提でお聞きしたいのですが、異なるとはいっても、類似した組織として EU が挙げられると思います。EU は現状として幾多の経済危機を経て、共倒れなどの崩壊傾向、もしくは崩壊するだろうとの予測が各所で囁かれています。ASEAN はそのような点で EU と異なる展望をお持ちなのでしょうか。また、地域統合、経済統合が招く不利益は無いのでしょうか。

A. ASEAN は EU のように地域として一つの意見を国際社会に物申すような政治的繋がりというわけではありません。これは配布資料にも記載されている通り、宗教や政体、公用語、民族、1人あたりの GDP などが異なる国家が統合しており、多様性に富んだ連合のためにその各々の目的や目標が異なっているため、政治的繋がりも強くなく、現在の EU とはかなり異なります。しかし、日本や世界への影響力はますます強まっており、その発言権を拡大させているという現状があります。これからもその影響力は拡大し続けていくと考えられます。

Q. JBIC の様々な企業及び事業に対する長期的な融資や投資の中で過去に打ち切った例、また結果的に失敗として終わった例はあるか

A. 金融機関にとって長期的な投資や融資をするための財源の確保は非常に重要であ

り、言い換えればしっかり確保できることがその金融機関の強さに比例する。したがって打ち切った例は過去にはない。また相手側が当初決めた約束を守れない場合は、解決策を提示して改善に努める。

今回の講演は JBIC や国際経済に意識の高い学生にとって、非常に刺激的であり、貴重なものであった。グラフや表なども取り込んであり興味深いお話であった。国際関係・協力に興味を持つ多くの学生が興味を引き付けたであろう。