

# ASEAN 経済共同体と サービス自由化

石戸 光

## ● ASEAN 経済共同体と サービス自由化

ASEAN 経済共同体 (ASEAN Economic Community: AEC) の実現にあたって、サービス分野の ASEAN 域内での自由化が物品貿易の自由化と併行して進められている。世界的にみてサービス貿易は物品貿易以上に近年拡大傾向にあるため、ASEAN としても域内でのサービス市場の相互開放により経済成長が期待できる。ASEAN の持つサービス自由化のための枠組みは「ASEAN サービスに関する枠組み協定」(ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) であり、一九九五年に署名されて後、AFAS は「パッケージ」として段階的にさらなる自由化の改訂がなされてきた。ASEAN 各国は二年に一回、自由化する目標項目数を決

めており、その目標に合わせて AFAS におけるサービス規制の緩和・撤廃が行われている。現在、AFAS の第八パッケージは公表されており、第九パッケージはすでに確定しているものの、各国による批准手続きの段階にあり、やや遅れている。また第一〇パッケージについては、二〇一五年末までの AEC 完成のために現在交渉中である。

サービスの貿易形態は、WTO のサービス貿易一般協定 (General Agreement on Trade in Services: GATS) においては四つの「モード」に分類されている。第一モードは生産者と消費者が自国にとどまったまま行うサービスの越境取引、第二モードは消費者の国外移動による消費、第三モードは商業拠点の設立によるサービス提供、第四モードは自然人の移

動によるサービス提供である。サービスは生産と消費が基本的に同時になされ、フェイス・トゥ・フェイスのやり取りが多くの場合必要となるため、第三モード (商業拠点の設立によるサービス提供) が重要となる。そして AFAS では、GATS による四つのモードをそのまま使用しており、さらにサービス業の分類、サービス自由化を行う分野をリストする「ポジティブリスト」方式も、GATS と共通している。

## ● AFAS におけるサービス 業への規制

サービスの自由化が急に行われると国内サービス企業への影響が懸念されるため、サービス貿易の規制がいくつか存在する。WTO の GATS 一六条では、①サービスの提供者の数に関する制限、②サ

ービス取引の金額に関する制限、③提供されるサービスの数量に関する制限、④サービス提供を行う自然人の数に関する制限、⑤サービス提供者の種類 (たとえば合弁会社) に関する制限、⑥外資出資比率の上限に関する制限、の六つが挙げられており、AFAS においてもこれらの制限が踏襲されている。これら六つのサービス規制および「完全自由化」(国内サービス提供者との差別がなく、市場参入への制限もない状況) および「自由化約束なし」の数を加え、約束表をもとにそれぞれの数をカウントし集計したものが表 1 である。「④サービス提供を行う自然人の数に関する制限」において規制の数が最も多くなっていることが分かる。それに次いで「⑤サービス提供者の種類に関する制限」が多く、三番目に多いのが「⑥外資出資比率の上限に関する制限」となっている。

このうち「⑥外資出資比率の上限に関する制限」は、たとえていえば物品貿易の関税率のように透明性が高く、サービス提供者にとってわかりやすい。そのため、将来的には AEC が規制を⑥のタイプに可能な限り一本化しながら、

表1 AFAS（第8パッケージ）におけるサービス自由化の約束内容（件数）

	完全自由化	①サービス提供者の数に関する制限	②サービス取引の金額に関する制限	③提供されるサービスの数量に関する制限	④サービス提供を行う自然人の数に関する制限	⑤サービス提供者の種類に関する制限	⑥外資出資比率の上限に関する制限	自由化約束なし
ブルネイ	350	0	0	0	6	16	48	820
カンボジア	462	0	0	0	2	4	2	760
インドネシア	297	1	0	0	114	78	73	702
ラオス	320	3	0	0	34	94	21	774
マレーシア	445	0	0	0	14	34	71	701
ミャンマー	279	0	0	0	132	88	111	740
フィリピン	323	0	0	0	73	69	40	789
シンガポール	367	2	0	0	0	16	4	844
タイ	408	0	0	0	188	95	95	623
ベトナム	401	0	0	0	9	21	15	803
合計	3,652	6	0	0	572	515	480	7,556

(注) WTO の GATS で定義される155のサービス分類のすべてのモードについて集計。  
(出所) AFAS（第8パッケージ）の各国約束表に基づき筆者計算。

表2 ASEAN 諸国のサービス自由化度（ホクマン指数、GATS および AFAS 第8パッケージごと）

ASEAN のメンバー国	GATSもしくはAFASの区分	①実務サービス	②通信サービス	③建設サービスおよび関連のエンジニアリングサービス	④流通サービス	⑤教育サービス	⑥環境サービス	⑦金融サービス	⑧健康に関連するサービスおよび社会事業サービス	⑨観光サービスおよび旅行に関連するサービス	⑩娯楽、文化およびスポーツのサービス	⑪運送サービス	全部門平均
ブルネイ	GATS	0.12	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.13	0.19	0.11	0.00	0.01	0.06
	AFAS-8	0.37	0.42	0.31	0.00	0.45	0.34	0.13	0.19	0.34	0.00	0.41	0.27
カンボジア	GATS	0.29	0.28	0.50	0.70	0.45	0.75	0.35	0.19	0.45	0.15	0.17	0.39
	AFAS-8	0.36	0.47	0.50	0.60	0.45	0.75	0.35	0.19	0.50	0.28	0.49	0.46
インドネシア	GATS	0.05	0.10	0.22	0.00	0.00	0.00	0.21	0.00	0.17	0.00	0.03	0.07
	AFAS-8	0.36	0.43	0.50	0.13	0.60	0.56	0.21	0.34	0.34	0.28	0.36	0.37
ラオス	GATS	0.20	0.30	0.29	0.13	0.18	0.33	0.09	0.06	0.34	0.00	0.03	0.18
	AFAS-8	0.35	0.49	0.73	0.34	0.56	0.63	0.09	0.16	0.48	0.00	0.22	0.37
マレーシア	GATS	0.31	0.05	0.09	0.00	0.00	0.00	0.21	0.16	0.22	0.17	0.03	0.11
	AFAS-8	0.52	0.58	0.50	0.43	0.34	0.34	0.21	0.50	0.64	0.56	0.24	0.44
ミャンマー	GATS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.34	0.34	0.00	0.02	0.03
	AFAS-8	0.29	0.58	0.63	0.38	0.68	0.47	0.00	0.50	0.36	0.35	0.15	0.40
フィリピン	GATS	0.03	0.22	0.00	0.00	0.00	0.00	0.34	0.00	0.36	0.00	0.16	0.10
	AFAS-8	0.33	0.58	0.31	0.28	0.00	0.27	0.34	0.06	0.47	0.30	0.32	0.30
シンガポール	GATS	0.21	0.15	0.15	0.00	0.00	0.00	0.32	0.00	0.28	0.15	0.03	0.12
	AFAS-8	0.47	0.32	0.75	0.60	0.15	0.25	0.32	0.34	0.72	0.30	0.11	0.39
タイ	GATS	0.21	0.11	0.41	0.10	0.30	0.69	0.19	0.00	0.52	0.14	0.11	0.25
	AFAS-8	0.52	0.51	0.51	0.50	0.68	0.69	0.19	0.70	0.55	0.61	0.26	0.52
ベトナム	GATS	0.34	0.27	0.50	0.25	0.20	0.44	0.41	0.25	0.36	0.08	0.11	0.29
	AFAS-8	0.34	0.53	0.56	0.45	0.31	0.66	0.41	0.53	0.52	0.16	0.31	0.43
ASEAN 平均	GATS	0.18	0.15	0.22	0.12	0.11	0.22	0.23	0.09	0.32	0.07	0.07	0.16
	AFAS-8	0.39	0.49	0.53	0.38	0.42	0.50	0.23	0.35	0.49	0.28	0.29	0.40

(注) AFAS-8はAFASの第8パッケージ（現在公表されている最新のパッケージ）。GATSはWTOのサービス貿易一般協定を表す。数値は155部門での指数を11部門となるよう単純平均。GATSにおける約束をAFASにおける約束に適宜補足した。

(出所) AFAS（第8パッケージ）の各国約束表および参考文献②、③をもとに筆者計算。

上限出資比率を高めていくことが望ましい。また「自由化約束なし」の数が「完全自由化」を全体として大きく上回っており、AECの実現に向けては、なるべく「自由化約束なし」を減らして「完全自由化」を増やす政策努力も必要となる。

## ●サービス自由化度の指数が示すもの

以上のようにサービス業への規制は多岐に亘るが、ここでは、「ホクマン指数」および「コミット指数」を定義し、AFASの自由化度につき検証する。まずホクマン指数は、部門およびモードごとにサービスの自由化を行うAS

EAN各国の約束表内で「規制なし」の場合には一点、「何等かの規制を実施」の場合には〇・五点、「自由化を約束しない」場合には〇点を与え、それらを単純平均して集計されたサービス部門の自由化度の得点とするものである（参考文献①）。このように指数化することで、全体としての程度A

ECに向けたサービス自由化が進んでいるかを把握することが可能となる。

表2にGATSおよびAFASベースでのホクマン指数の算出結果を示す。まず全体として、ホクマン指数の満点が一・〇であることを考えると、AFAS全体の平均である〇・四（表の右下の数

字）は決して高い水準とはいえず、「約束せず」が全体として多いために平均の数字が〇・五を下回る部分が多い状況が浮き彫りとなっている。ホクマン指数が最も高い国はタイで（〇・五二）、最も低い国はブルネイである（〇・二七）。業種別には、「③建設サービスおよび関連のエンジニアリングサービス」がASEAN平均でみて最もホクマン指数が高く、〇・五三となっている。一方、ホクマン指数の最も低い業種は「⑦金融サービス」の〇・二三である。またGATSでのコ

表3 サービス55部門分類における AFAS（第8パッケージ）の「コミット指数」

サービス部門	AFAS-8		
	①完全な市場開放の割合	②規制付市場開放の割合	③市場開放していない割合
01 A. 自由職業サービス	0.41	0.13	0.45
01 B. 電子計算機および関連のサービス	0.71	0.15	0.15
01 C. 研究および開発のサービス	0.43	0.07	0.50
01 D. 不動産に係るサービス	0.14	0.00	0.86
01 E. 運転者をもとめない賃貸サービス	0.34	0.09	0.58
01 F. その他の実務サービス	0.41	0.06	0.54
02 A. 郵便サービス	0.11	0.11	0.78
02 B. クーリエサービス	0.61	0.11	0.28
02 C. 通信サービス	0.61	0.20	0.18
02 D. 音響映像サービス	0.28	0.06	0.66
02 E. その他	0.06	0.01	0.93
03 A. 建築物に係る総合建設工事	0.48	0.18	0.35
03 B. 土木に係る総合建設工事	0.48	0.18	0.35
03 C. 設置および組立工事	0.48	0.18	0.35
03 D. 建築物の仕上げる工事	0.46	0.18	0.36
03 E. その他	0.46	0.18	0.36
04 A. 問屋サービス	0.59	0.08	0.34
04 B. 卸売サービス	0.48	0.06	0.46
04 C. 小売サービス	0.38	0.05	0.58
04 D. フランチャイズ・サービス	0.49	0.03	0.49
04 E. その他	0.25	0.00	0.75
05 A. 初等教育サービス	0.26	0.10	0.64
05 B. 中等教育サービス	0.34	0.15	0.51
05 C. 高等教育サービス	0.36	0.10	0.54
05 D. 成人教育サービス	0.54	0.10	0.36
05 E. その他の教育サービス	0.44	0.11	0.45
06 A. 汚水サービス	0.50	0.14	0.36
06 B. 廃棄物処理サービス	0.51	0.11	0.38
06 C. 衛生サービスおよびこれに類似するサービス	0.44	0.06	0.50
06 D. その他	0.55	0.09	0.36
07 A. 全ての保険および保険関連のサービス	0.47	0.12	0.41
07 B. 銀行およびその他の金融サービス（保険を除く）	0.38	0.10	0.52
07 C. その他	0.05	0.05	0.90
08 A. 病院サービス	0.56	0.16	0.28
08 B. その他の人に係る健康サービス	0.41	0.11	0.48
08 C. 社会事業サービス	0.36	0.05	0.59
08 D. その他	0.25	0.04	0.71
09 A. ホテルおよび飲食店（仕出しを含む）	0.70	0.10	0.20
09 B. 旅行業サービス	0.63	0.09	0.29
09 C. 観光客の案内サービス	0.30	0.00	0.70
09 D. その他	0.48	0.09	0.44
10 A. 興行サービス（演劇、生演奏およびサーカスのサービスを含む）	0.54	0.05	0.41
10 B. 通信社サービス	0.18	0.00	0.83
10 C. 図書館及び記録保管所のサービス	0.29	0.04	0.68
10 D. スポーツその他の娯楽のサービス	0.35	0.04	0.61
10 E. その他	0.16	0.08	0.76
11 A. 海上運送サービス	0.55	0.16	0.29
11 B. 内陸水路における運送	0.26	0.08	0.66
11 C. 航空運送サービス	0.13	0.01	0.87
11 D. 宇宙運送	0.06	0.01	0.93
11 E. 鉄道運送サービス	0.32	0.12	0.56
11 F. 道路運送サービス	0.42	0.07	0.51
11 G. パイプライン輸送	0.14	0.09	0.78
11 H. 全ての形態の運送の補助的なサービス	0.39	0.09	0.52
11 I. その他の運送サービス	0.00	0.00	1.00
平均	0.38	0.09	0.53

(注) 丸め誤差のため、①、②、③の合計が1.0にならない部門がある。  
(出所) AFAS（第8パッケージ）の各国約束表に基づき筆者計算。

表4 運送サービスにおけるASEAN各国の自由化約束状況（第3モードのみ）

運送サービス	ブルネイ	カンボジア	インドネシア	ラオス	マレーシア	ミャンマー	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム
11Ea 鉄道運送（旅客）	51	N	49	E	U	U	40	U	U	U
11Eb 鉄道運送（貨物）	51	N	49	E	U	U	40	U	U	U
11Fa 道路運送（旅客）	U	N	U	U	U	U	40	U	70*	N
11Fb 道路運送（貨物）	U	N	49	N	51	U	40	N	70*	N

(注) N：完全自由化、U：自由化約束なし、数字は外資の出資比率上限（%）を示す。  
\*はタイの国内資本との合弁が条件。

(出所) AFAS（第8パッケージ）の各国約束表に基づき筆者作成。

ミットを上回る「GATSプラス」が大きな国はミャンマーであり、AFASでのホクマン指数の平均値（〇・四〇）とGATSでの平均値（〇・〇三）との差が〇・三七となっている。業種別には、「②通信サービス」が最も大きな「GATSプラス」となっており、AFASでのホクマン指数の平均値（〇・四九）とGATSでの平均値（〇・一五）との差は〇・三四となっている。

ホクマン指数の解釈にあたって

は、AFASがポジティブリスト方式であり、ASEAN諸国が自由化を行う分野のみを挙げることから、あるサービス部門の一部分しか開放されなくても、その部門全体としての点数が〇・五点となってしまう、結果的に自由化度が高めに指数化されてしまう可能性がある。また実際の規制がASEANの場合にはすでにかなり自由化されており、むしろAFASの方が低い自由化度ということが多いようである（実態の解明は困難である）。

るが、その場合に、実際の規制とAFASベースでの規制の差があるために、真の意味での自由化度が評価しきれしていない、という見方もある（ただしその場合でも、実際の規制はAFASのような国際的な約束ではないだけに、国内景気の動向などによっては規制を強めて自由化度を下げることがあり得るため、AFASは自由化の進捗に安定性を与えるという役割は確かに存在している）。

サービス自由化を進めてきたが、とはいえまだ途上である。そして実はASEAN+1のFTA（ASEAN一〇カ国と中国、韓国、オーストラリア・ニュージーランドなど個別国を加えたFTA）では、サービス自由化はさらに低調で、あまり進展がみられていない（参考文献②、③）。

次に「コミット指数」を考える。この指数は、AFASにおいて「ASEANメンバー一〇カ国のうち、どの割合の国々がそれぞれ

のサービス部門で①完全な市場開放をしているか、②規制付市場開放をしているか、そして③市場開放していないのか、について一五五のサービス部門ごと、モードごとに計算し、それらを単純平均してサービス部門ごとに集計したものである（そのため、一〇カ国中の割合であっても、半端な小数となるが、①、②、③を合計すると当然一・〇になる）。コミット指数の算出結果を表3に示す。これをみると、「③市場開放していない割合」がASEAN全体で〇・五三と高く、「①完全な市場開放の割合」の〇・三八を大きく上回っている。つまり自由化を何も約束していない分野をかなりのASEANメンバーが有している。これを早急に改善し、少なくとも「②規制付市場開放の割合」を増やし、さらには「①完全な市場開放の割合」を一に近づけていく努力が必要である。

ASEANが特に自由化に力を入れているサービスの「優先統合分野」、すなわち航空輸送、ASEAN（情報サービス分野）、ヘルスケア、観光およびロジスティクスの五分野についても見てみると、表3のサービス部門中、グ

レーで示したAECの優先統合分野とみなされる部門と、太字で示したホクマン指数（「完全な市場開放の割合」と「規制付市場開放の割合」の指数の和が〇・五を超える部分）とがかなり一致している。つまりASEANの優先統合の取り組みは着実に成果を上げてきている。しかし「II.C. 航空運送サービス」、「II.E. 鉄道運送サービス」、「II.F. 道路運送サービス」などはコミット指数が高いとはいえず、AECに向けたさらなる政策努力が待たれる。

### ●AFASと航空自由化・交通円滑化

航空自由化と交通円滑化は優先統合分野とも重なり、ASEANの主要な政策分野であるため、これらについても概観しておきたい。「II.C. 航空運送サービス」については、すべての国が「自由化約束なし」の状況である。そして「II.E. 鉄道運送サービス」および「II.F. 道路運送サービス」については、第三モードの外資出資比率の上限に着目すると、表4のようになっている。表に示されるとおり、外資出資比率の上限が四〇％（フィリピン）、四九％（インドネ

シア）および五一％（ブルネイおよびマレーシア）はみられるが、七〇％はタイのみで、タイ資本との合弁企業という形態が条件となっている。「AECブループリント」では外資出資比率七〇％を多くの分野で達成するのが目標とされているにも関わらず、少なくともAFAS第八パッケージでの運送サービスの自由化度合いは低いといえる。

### ●AECの実現に向けたサービス自由化の政策課題

サービス自由化はAECの構築に向けて、優先統合分野を中心として少しずつはあるが進んでいる。しかし自由化の水準は高いとはいえず、二〇一五年末までにAECを達成するには、AFASの第一〇パッケージにおいて、大幅な自由化約束がなされる必要がある。そしてASEANでは現在、二〇一五年を超えて「AECポスト二〇一五ビジョン」の策定が行われているが、伝え聞くとところによると、同ビジョンにおけるサービス自由化にあたって、数値目標はあまり強調されないようである。このことがサービス自由化に影響を落とすことのないように願いたい。

ASEANがサービス自由化度の高い経済統合圏を実現するためには、「優先統合分野」をさらに優先させてサービス自由化を進めると同時に、外資の出資比率を中心としながら、より透明性と自由化度の高いサービス自由化の約束が各国に求められる。

（いしづ ひかり／千葉大学法政経学部教授）

#### 《参考文献》

- ① Hoekman, Bernard, "Assessing the General Agreement on Trade in Services," World Bank Discussion Paper No.307, Washington, D.C.: The World Bank, 1995.
- ② Ishido, Hikari, and Yoshifumi Fukunaga, "Liberalization of Trade in Services: Toward a Harmonized ASEAN+FTA," *ERIA Policy Brief*, No.2012-02, March 2012.
- ③ Ishido, Hikari, "Services in ASEAN+1 FTAs," in Christopher Findlay, ed., *ASEAN and Regional Free Trade Agreements*, London: Routledge, 2015.