
第3章

ASEAN 経済共同体の到達点と展望

梅 崎 創

はじめに

本章は ASEAN 共同体のなかの経済分野に焦点を当て、ASEAN 経済共同体 (AEC) 創設に向けた2015年末までの ASEAN の取組みを評価し、今後を展望することを目的としている。そのために本章では、以下のように議論を進める。まず第1節において、AEC 構築をめざすに至った背景および経緯、AEC 構築に向けた工程表である青写真 (以下、青写真2015) (ASEAN 2009) の概要および特徴を整理しながら、AEC の評価を行うための基準を抽出する。第2節では主要 AEC 措置の進捗状況を整理し、第3節では2015年末の創設時点での AEC (以下、AEC2015) を評価し、今後に向けての課題を提示する。第4節では2015年11月に採択された2025年版 AEC 青写真 (以下、青写真2015) (ASEAN 2015a) の概要および特徴を整理し、前節で示した課題への対応可能性も議論する。最後に、本章全体の議論を総括する。

第1節 AEC とは何か

ASEAN は、加盟国の多様性をその特徴のひとつとしている。シンガポールとカンボジアのあいだにある1人当たり国内総生産 (GDP) の最大格差は50.9倍に上る (表3-1)。ASEAN の人口の40%以上をインドネシアが占めており、人口41万人のブルネイの600倍を超えている。名目 GDP もインドネシアが最大であり、最小のラオスとのあいだには83.5倍もの差がある。インドネシアは、都市国家シンガポールの2598倍もの国土面積を有する。このように経済規模、人口およ

表3-1 主要経済指標

	人口 2014年 1000人	1人当たりGDP 2014年 ドル	ワーカー賃金 2014年 ドル/月	名目GDP 2014年 100万ドル	実質GDP 成長率 2000-2010年 %	2010-2014年 %	面積 km ²
ASEAN	622,250	4,136	n.a.	2,573,589	5.2	5.0	4,435,618
シンガポール	5,470	56,287	1,598	307,872	5.8	4.2	716
ブルネイ	413	41,424	n.a.	17,108	1.4	0.5	5,769
マレーシア	30,262	10,784	453	326,346	4.6	5.4	330,290
タイ	68,657	5,436	369	373,225	4.3	2.5	513,120
インドネシア	252,165	3,901	263	983,571	5.4	5.7	1,860,360
フィリピン	101,175	2,816	267	284,910	4.8	5.9	300,000
ベトナム	90,630	2,055	173	186,224	6.8	5.7	330,951
ラオス	6,809	1,730	112	11,777	7.1	7.8	236,800
ミャンマー	51,486	1,278	127	65,785	10.3	7.3	676,577
カンボジア	15,184	1,105	113	16,771	8.0	7.2	181,035
域内最大格差(倍)	610.6	50.9	14.3	83.5			2,597.9
日本	127,061	36,332	n.a.	4,616,335	0.8	0.7	377,915
韓国	50,424	28,101	1,793	1,416,949	4.4	3.1	99,720
中国	1,367,820	7,589	564	10,380,380	10.5	8.0	9,596,961
インド	1,259,695	1,627	381	2,049,501	7.5	6.4	3,287,263

(出所) ASEAN 諸国は ASEANstats (<http://www.asean.org/resource/statistics/asean-statistics/>), その他の国は IMF (2015), ワーカー賃金(各国首都)は日本貿易振興機構海外調査部(2015)に基づき筆者作成。

び国土面積で圧倒的な存在感を示すインドネシアではあるが、1人当たりGDPはASEAN全体の平均値に及ばない。他方で、1人当たりGDPが低いカンボジア、ミャンマー、ラオスが近年は相対的に高い経済成長率を記録しており、格差が収斂していく傾向が観察される。

このように多様なASEAN諸国が経済統合を進め、2015年末にはAECを創設するに至った。AEC全体の名目GDPは2兆5736億ドルであり、アメリカ、中国、日本、ドイツ、イギリス、フランスに次ぐ、世界で7番目、アジアでは3番目に大きな経済圏である。6億2225万人という人口は中国、インドに次ぐ3番目の規模であり、欧州連合（EU）やアメリカを上回っている。

1. 青写真2015策定までの経緯

1985年9月のプラザ合意以降に急速に進んだ円高ドル安などの為替レートの変動は、日本、韓国や台湾などのアジア新興国の企業が東南アジアへの進出を本格化させる契機となった。ASEAN諸国は直接投資（FDI）を積極的に誘致することで工業化を軌道に乗せ、目覚ましい経済発展を実現していく。日系自動車メーカーはその過程で大きな役割を果たしており、たとえば、三菱自動車工業がASEANに提案して1988年に採択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）は、その後のASEANの経済発展を牽引する製造業を支える生産・流通ネットワークの制度的基盤となった⁽¹⁾。国境を越える生産・流通ネットワークは、自動車産業に限らず、電機・電子産業、繊維産業などにおいても構築され、ASEAN域内の事実上の経済統合の端緒を開くとともに、貿易自由化に向けた機運を高めていくことになる。

1992年、ASEAN6カ国は「ASEAN自由貿易地域のための共通効果特惠関税スキームに関する合意」（AFTA-CEPT合意）に署名し、本格的な域内経済統合に乗り出した。1995年12月に開催された第5回ASEAN首脳会議では、AFTA-CEPT協定と同時に採択された「経済協力強化に関する枠組み協定」に基づいて「ASEANサービス貿易枠組み協定」（AFAS）、「知的財産協力に関する枠組み協定」が締結された。同会議で採択されたバンコク宣言は、AFTAによる貿易自由化の前倒し、FDI誘致を促進するためにASEAN投資地域（AIA）を設立すること、関税分類表の調和化、基準認証・相互承認、中小企業開発計画、航空

自由化（オープンスカイ）、エネルギー分野の協力など、のちに青写真2015に取り込まれる措置に言及している。

FDI 誘致による工業化で順調に発展してきた ASEAN 経済は、アジア通貨・経済危機により一気に暗転する。1997年7月のタイ・バーツ暴落に端を発したアジア通貨危機は、金融危機、経済危機へと拡大するとともに、インドネシアやマレーシアなどの周辺諸国にも伝染していった。そのさなかの1997年12月に開催された第2回非公式首脳会議では、現下の危機への対応として金融制度改革や域内外との協力の進め方、そして AFTA や AIA などからなる開放的な貿易・投資環境を維持することなどが確認されるとともに、中長期的な ASEAN の方向性を定める「ASEAN ビジョン2020」が採択された。

経済分野に関して、ASEAN ビジョン2020は、経済協力の強化、経済統合の推進などを確認している。具体的には、AFTA に沿った貿易自由化の完成、サービス貿易自由化の加速、2010年までの AIA の実現および2020年までの投資自由化、中小企業の育成、格差是正措置、金融の自由化と協力強化、交通・情報通信インフラの広域的整備、オープンスカイ、エネルギー分野協力として ASEAN パワーグリッドと広域 ASEAN ガス・パイプラインなど、1995年のバンコク宣言から一歩進んだ形で、のちに青写真2015の中核となる要素が明記されている。

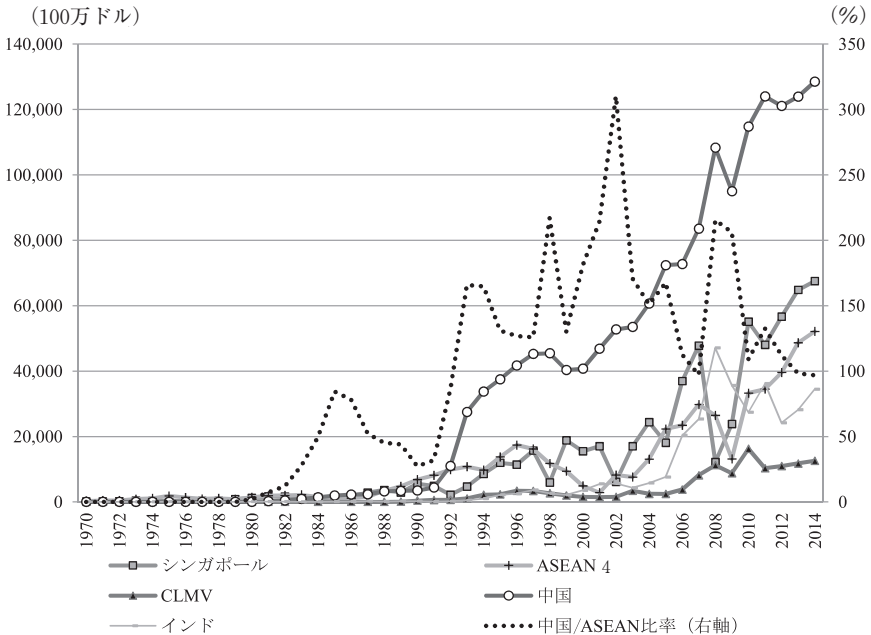
「ASEAN 経済共同体」という名称がはじめて公式に議論されたのは、2002年11月の第8回 ASEAN 首脳会議である。提案者であるシンガポールのゴー・チョク・トン首相（当時）などは、アジア危機後の ASEAN が、その経済発展の原動力としてきた FDI を引き付ける力を弱めてしまっていることへの強い危機感を共有していた。その状況を脱し、ASEAN を再び成長軌道に乗せるためには、ASEAN が域内経済統合を真剣に推進すること、そしてその結果として、中国の約半分の人口、中国と同水準の GDP を有する経済圏を創設するということが必要であると考えられたのである⁽²⁾。すなわち、AEC創設の目的は、域内外からの ASEAN への投資を促進し、ASEAN の持続的な経済成長を実現することであったといえる。

図3-1は、ASEAN、中国、インドへの FDI 流入額の推移を表しており、図中の点線は中国を分子、ASEAN を分母にとり、FDI 流入額の比率を示している。1980年代後半は ASEAN 原加盟国が積極的に FDI を誘致し、その成果も上がっていた時期である。1990年代に入っても ASEAN への FDI 流入は増加している

が、中国への FDI 流入がそれを大幅に上回る勢いで増加し、1993年には中国/ASEAN 比率が166%にまで跳ね上がっている。アジア危機後、とくに製造業の FDI の受け皿となってきた ASEAN 4 への FDI 流入が減少を続けるなかで、中国への FDI 流入が大きく減少することなくいち早く回復したことにより、2002年には中国/ASEAN 比率が310%にまで急増している。このような状況が、第8回 ASEAN 首脳会議に臨んだ ASEAN 首脳危機感の背景にあったのである。結果的には、その後、中国への FDI が増加傾向を維持する一方で、ASEAN への FDI 流入もそれを上回る勢いで増加したことにより、中国/ASEAN 比率は低下し、直近年では同程度の規模に収束してきている。

2003年10月の第9回 ASEAN 首脳会議で採択された第二 ASEAN 協和宣言（バリ・コンコードII）において、AEC 創設に向けての具体的措置は「経済統合に関する高級特別委員会」（HLTF-EI）の提言に従うことと明記されている。そ

図3-1 アジア諸国への FDI 流入額の推移



(出所) UNCTADstat (<http://unctadstat.unctad.org>) に基づき筆者作成。

(注) ASEAN 4は、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイの4カ国。

の後、バリ・コンコードⅡまでに積み重ねられてきた措置に加えて、HLTF-EIが提言した貿易円滑化のためのシングル・ウィンドウの導入、優先統合分野（PIS）、実施促進のための「ASEAN マイナス X」方式^③の活用、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（CLMV）諸国の統合促進のためのASEAN統合イニシアティブ（IAI）などが追加され、AECの概念が形成されていくことになる。2007年1月、第12回ASEAN首脳会議はASEAN共同体の創設年限を当初計画の2020年から2015年に前倒しすることを決定し、同2007年11月にシンガポールで開催された第13回ASEAN首脳会議で青写真2015が採択された。

2. 青写真2015の概要と特徴

AECはAFTAを中心としつつも、物品貿易の自由化にとどまらず、貿易円滑化、サービス貿易の自由化、投資の自由化・円滑化、広域的インフラ整備、基準適合、相互認証、格差是正のための域内協力などを含んだ質の高い経済統合をめざす野心的な取組みである。青写真2015はAECの特徴を、①単一市場・生産拠点、②競争力のある経済圏、③平等な経済発展、④世界経済への統合、と定義し、それを17の中核要素に分類される176の措置により実現するという工程表である。青写真に添付された戦略的計画（strategic schedule）には個々の措置の実施年限が明記されており、さらに加盟国にその着実な実行を義務づけるという点で、従来は緩やかな経済協力を是としてきたASEANにとっては画期的、野心的な構想であった（Soesastro 2008）。他方で、前述のとおり、青写真2015に含まれる措置の大半はすでに進行中の経済協力案件であったことも確認しておく必要がある。青写真2015は白紙の状態から考案されたのではなく、ASEANが積み重ねてきた経済協力案件を整理統合し、従来の計画を精緻化したり、いくつかの新規措置を追加したりしたものである。

表3-2は、経済統合研究のパイオニアであるベラ・バラッサによる理論上の分類を参照しつつ、AECを含む現実の経済統合を類型化したものである。バラッサは、経済統合をその深度に応じて以下の5段階に分類した。第1は関税や数量割当などの物品貿易に関する制限を撤廃する「自由貿易地域」、第2は域外関税を共通化する「関税同盟」、第3は資本や労働などの生産要素の移動も自由化する「共同市場」、第4は経済政策を調整する「経済同盟」、第5は超国家機関

表3-2 経済統合の5分類とAECの位置づけ

	理論上の5分類					経済統合の実例			
	自由貿易 地域	関税同盟	共同市場	経済同盟	完全な 経済統合	AEC	EPA	TPP	EU
関税撤廃	○	○	○	○	○	○	△	○	○
非関税障壁撤廃	△	△	○	○	○	△	△	△	○
貿易円滑化	△	△	○	○	○	○	○	○	○
域外関税の共通化	×	○	○	○	○	×	×	×	○
サービスマ貿易自由化	×	×	○	○	○	△	△	○	○
投資自由化	×	×	○	○	○	○	△	○	○
人の移動の自由化	×	×	○	○	○	△	△	△	○
規格相互承認	×	×	×	△	○	△	△	○	○
知的財産権の保護	×	×	×	△	○	○	○	○	○
競争政策	×	×	×	△	○	△	△	○	○
域内協力	×	×	×	△	○	○	○	○	○
政府調達の開放	×	×	×	△	○	×	△	○	○
金融政策(共通通貨)	×	×	×	△	○	×	×	×	○
財政政策	×	×	×	△	○	×	×	×	△

(出所) Balassa (1961), 石川 (2008) などを参照して筆者作成。

(注) ○は対象としている, △は部分的に対象としている, ×は対象外を意味している。

なお, Balassa (1961) では想定されていないような項目や実例において詳細が未定の項目については, 筆者の判断で評価している。

を設置して経済政策を統一化する「完全な経済統合」である。このように、経済統合の深化は、経済政策における主権の委譲と表裏一体になっている。

AECは、この第1段階の自由貿易地域に該当するAFTAを基盤として、貿易円滑化、サービス貿易、投資、人の移動の自由化、規格相互承認、知的財産権保護、競争政策などの経済活動に関連する法制度の整備、広域インフラ開発や技術協力などの域内協力など幅広い項目を対象としている。しかし、関税同盟の要件である域外関税の共通化や、財政・金融政策の調整は対象外である。域外関税の共通化をASEAN全体で進めるためには、酒類など非常に限定的な品目にしか課税しないシンガポールの水準に合わせる必要があり、大きな困難をとまっている。AECと日本の経済連携協定(EPA)は、その対象範囲がよく似ている。他方で、貿易自由化率を比較すると、EPAは軒並み80%台と低水準であるが、AECは2018年には97.8%という高水準の自由化を達成する見込みである。高水準の貿易自由化をめざした環太平洋パートナーシップ(TPP)協定でも日本の貿易自由化率は95.0%にとどまっている。また、政府調達に開放が対象とされていないこともAECの特徴のひとつである。一般に、途上国、とくに社会主義体制の国では、政府調達は国営企業や政府関連企業にとって重要な販路であり、その対外開放への抵抗は大きく、AECにおいて政府調達が対象外とされているのもそのような事情を反映しているものと推察される。しかし、多くの留保条件付きであるとはいえ、TPPにおいてマレーシア、ベトナムが政府調達の開放に応じていることは、今後のAECの方向性に影響を及ぼすことになるかもしれない。

以上のように類型化すると、AECは日本が推進してきたEPAのような新世代型の自由貿易協定・地域(FTA)、いわゆる「FTAプラス」であると位置づけられる(石川2008)。また、非関税障壁撤廃、サービス貿易の自由化、相互承認、競争政策など、対象としながらも取組みや実現が不十分である分野が多く残されているのも、AECとEPAの共通点であるといえる。AECでは、加盟国の多様性をふまえたうえで青写真の実施を促進するために、数多くの柔軟性措置が事前に認められており、それがAECの評価を下げているという側面は否定できない。

3. ASEAN 連結性マスタープラン

2010年10月28日にハノイで開催された第17回 ASEAN 首脳会議は、「ASEAN 連結性マスタープラン」(MPAC) を採択した。MPAC は「連結性」をキーワードとして、ASEAN 共同体に向けた取組みを整理したものである。2009年、三つの青写真が出揃ったばかりのこの時期に MPAC が策定された背景には、青写真2015の実施が遅れがちであったことへの危機感があった。青写真2015はその他の青写真よりも早く2007年11月に合意されており、そこには2008年以降を対象とした戦略的計画も含まれている。2010年4月には1回目の AEC スコアカードが作成されているということは、その時期に青写真2015の進捗状況がはじめて公式に把握されたということである。その時点での進捗状況が想定以下であったことにより、AEC スコアカードの詳細を公表することへの抵抗が強くなったのではないかと考えられる。

実施遅延の理由は大きくふたつある。ひとつは青写真2015が包括的すぎることであり、もうひとつは青写真2015が実施に必要な資金を調達するためのメカニズムを内包していなかったことである。MPAC において「連結性」をキーワードとして優先措置を絞り込んだのは前者への対応であり、MPAC 草案作成作業に潜在的ドナーであるアジア開発銀行 (ADB) や世界銀行の協力を依頼したことが後者への対応である。MPAC の主要戦略には、貿易自由化の促進、貿易円滑化、投資の自由化、交通円滑化、ASEAN 単一航空市場 (ASAM) の設立、ASEAN ハイウェイ・ネットワーク (AHN) やシンガポール昆明鉄道の完成、ASEAN パワーグリッド、広域 ASEAN ガス・パイプラインなど、青写真2015に含まれる措置が数多く含まれている。結果的に、ASEAN 各国をつなぐ、すなわち「連結性」を高めるための措置の絞り込みが進み、日本を含む潜在的ドナーの関心のある程度引き付ける効果はあったものと考えられる。

第2節 主要 AEC 措置の進捗状況

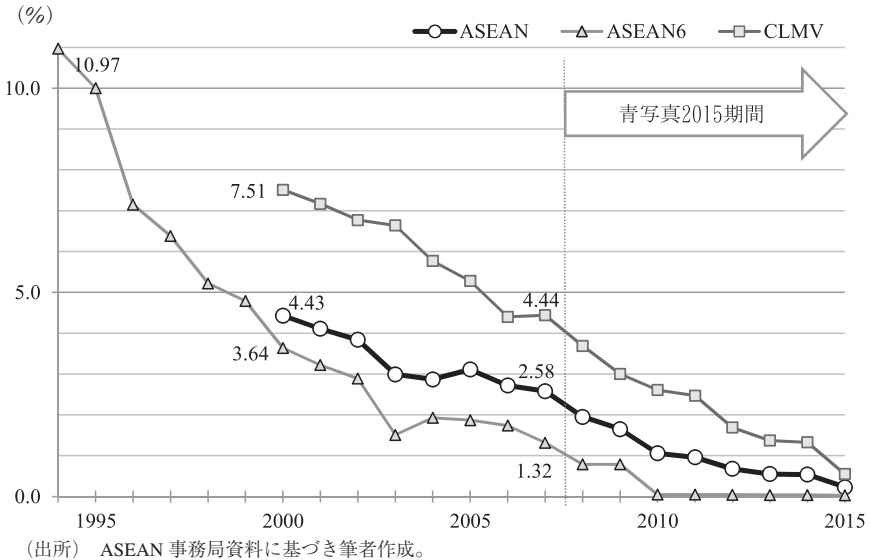
1. 物品貿易の自由化

物品貿易の自由化は1992年から AFTA-CEPT 協定に沿って進められており、AEC の中核に位置づけられている。青写真2015では、敏感品目リスト、高度敏感品目リストに含まれる品目以外の全品目について、ASEAN 原加盟国は2010年まで、1990年代以降に加盟した CLMV 諸国は原則2015年まで（一部2018年まで猶予）に関税を撤廃すると規定されている。さらに、敏感品目についても、ASEAN 原加盟国は2010年まで、ベトナムは2013年まで、ラオスとミャンマーは2015年まで、カンボジアは2017年までに、関税率を5%以下に削減することと合意されている。AFTA-CEPT 協定を発展的に継承する枠組みとして、2008年12月には ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）が調印され、2010年5月に発効しており、現在の ASEAN の貿易自由化は ATIGA に沿って進められている。

ASEAN の物品貿易の自由化、すなわち域内関税の撤廃ないし削減は着実な進展をみせている（図3-2）。域内関税率である CEPT/ATIGA 税率の ASEAN 全体での平均値は、青写真2015が採択された2007年時点では2.58%であったが、2015年には0.23%にまで低下している。ASEAN 原加盟国にブルネイを加えた先発 ASEAN 諸国（ASEAN 6）では、2007年には1.32%であったが2010年には0.05%となっており、物品貿易の自由化は事実上完了している⁽⁴⁾。ゼロ関税項目の比率として算出される貿易自由化率で見ると、2000年時点では ASEAN 6 で40.1%、CLMV 諸国で9.6%という水準であったが、ASEAN 6 では2010年までに99.1%、CLMV 諸国でも2015年には90.8%にまで上昇している。さらに2018年1月には CLMV 諸国の貿易自由化率は97.8%にまで引き上げられ、ASEAN 全体の貿易自由化率も98.7%にまで上昇する見込みである（ASEAN 2015b）。

ATIGA では自由度の高い原産地規則と認識されている同等ルール（co-equal rule）、すなわち、関税番号変更基準と付加価値基準の選択制が幅広く採用されており、また、原産地証明にかかる自己証明制度の導入も進められるなど、より利用しやすい制度構築に向けた取組みも進められている⁽⁵⁾。自己証明制度は、企業にとっては FTA の使い勝手、便益の得やすさを左右する制度として大きな

図3-2 平均 CEPT/ATIGA 税率の推移



期待が寄せられている。自己証明制度に関しては、ふたつのパイロット・プロジェクトが進行中であるが、その全面实施は2016年へと1年先延ばしにされている。

このように、AECの中核である物品貿易の自由化に関しては、ASEANは大きな進展をみせており、物品貿易に関するAEC措置の焦点は貿易円滑化と非関税障壁の削減へと移行してきている。

2. 貿易円滑化

AECにおける貿易円滑化措置の中核は、ASEANシングル・ウィンドウ (ASW) の構築である。これは、税関や検疫などの貿易関連手続きを電子的に一元管理するナショナル・シングル・ウィンドウ (NSW) を各加盟国が構築し、それらをASWとして接続するという計画である。青写真2015では、第1段階であるNSWを、ASEAN6は2008年まで、CLMVは2012年までに運用開始するという合意がなされたが、その進捗には遅れが目立つ (Intal 2015)。カンボジア、

ラオス、ミャンマーでは2015年末のAEC創設後もNSWが構築できていない。これは、税関手続きの電子化、オンライン化といったNSW構築のための初期条件そのものが整っていなかったことを反映しており、2012年という目標年限そのものが非現実的であったともいえる。現在はアメリカの技術支援のもとで、稼働中のNSWを接続するASWパイロット・プロジェクトが進行しており、ASWの早期稼働に向けた準備が進められている。

また、ATIGA第13条に基づいて、貿易関連情報を一元的に公開する仕組みとして、ASEAN貿易レポジトリ(ATR)の構築が進行中である。加盟各国は、関税率表、原産地規則、非関税措置、貿易・通関に関連する法制度情報、各種手続き、認定貿易業者などに関する情報を公開するポータルサイトであるナショナル貿易レポジトリ(NTR)を構築することが求められており、これまでにインドネシア、ラオス、マレーシア、タイの4カ国が完了している(ASEAN 2015b)。

青写真2015では2015年までに非関税障壁を撤廃するという野心的な目標が掲げられ、また、ATIGA第42条でも確認されているが、そのためのプロセスは十分に考案されていなかった。これまでに、ATIGA第40条に基づいて非関税措置に関するデータベースの構築が進められており、のちにATRに含まれることになっている。このように現段階では、非関税障壁、非関税措置の現状を把握するための枠組みが構築されている段階であり、その撤廃までにはまだ時間を要するものとみられる。

3. サービス貿易の自由化

ASEANにおけるサービス自由化は、1995年12月に締結されたAFASに沿って進められている。実際に取り引きされる財が物理的に移動する物品貿易とは異なり、サービス貿易は、国境を越えるサービス取引(Mode 1)、海外におけるサービス消費(Mode 2)、業務上の拠点を通じてのサービス提供(Mode 3)、自然人の移動によるサービス提供(Mode 4)という四つの形態(mode)に分類される。

AEC青写真2015では、Mode 1, 2に関しては2008年までに自由化することとされているが、これらについてはもともと正当な理由(bona fide regulatory reasons)がないかぎり規制されないため、大きな問題はない。

サービス産業のFDIに関連し、サービス自由化の中核に位置づけられる Mode 3 については、段階的に自由化し、2015年までにはすべてのサービス分野において外資出資比率制限を70%以上にまで緩和していくという野心的な内容になっている。AFAS の Mode 3 自由化交渉では、世界貿易機関 (WTO) のサービスの貿易に関する一般協定 (GATS) によるサービス分類の155分野のうち、航空輸送サービス、金融サービスなどを除く128分野が交渉対象とされている⁽⁶⁾。Mode 3 の自由化は、10回の交渉ラウンドを設定し、ラウンドごとにポジティブ・リスト形式の約束表 (schedule of commitments) を作成するという方式で進められる。交渉ラウンドごとに自由化する分野数が決められているが、どの分野を自由化するのかが各加盟国の判断に委ねられている。対象分野を104分野まで拡大して2013年内に交渉完了の予定であった第9パッケージは、憲法上の制約を理由にフィリピンの署名が遅れていたが、同国が2015年11月に署名したことにより成立した。最終となる第10パッケージは2015年内の成立をめざして交渉が進められてきたが、2016年に持ち越しとなっている。

ただし、上述の進捗の評価には注意を要する。104分野を対象とした第9パッケージの成立は、104分野のサービス自由化の完了を意味しているわけではない。第一に、ASEAN におけるサービス自由化では、分野ごとに自由化約束を表明していくが、その約束は当該分野をさらに細分化した一部を対象としていれば、当該分野全体に関する約束として計上されることになっている。たとえば、第8パッケージにおいてタイは「タイで製造された自社ブランド品の小売サービス」に関して70%までの外資出資を認めたが、この自由化をもって「小売サービス」の自由化が約束された、と取り扱われることになる (助川 2013)。第二に、2012年に成立した第8パッケージから導入された柔軟性措置により、対象分野数を満たさずして約束表を成立させることが可能になっている⁽⁷⁾。実際に、第9パッケージで対象分野数を満たしているのは108分野で自由化約束をしたタイだけであり、最も少ないブルネイ、ラオスでは92分野にすぎない (ASEAN 2015b, Table 2.8)。第三に、約束表の作成が自由化の実施を意味しているわけではない。関税率表の修正で実現される物品貿易の自由化と異なり、サービス自由化では、外国投資法、当該分野の業法なども修正する必要があるため、実際に効力を発揮するまでに必要な手続きが多く、実行の難易度が高い。70%以上まで外資出資比率を緩和するという目標が野心的すぎていることもあり、各国内の業界団

体、議会からの抵抗も予想される。このように、サービス自由化に関する約束表は出揃いつつあるが、その約束が所期の効果を発揮するまでにはまだ時間を要するものとみられる。

4. 人の移動の自由化

Mode 4 のサービス自由化に関しては、AFAS 第 5 条の相互承認に関する規定をベースとして、専門職の越境移動を促進する取組みが進んでいる。具体的には、2005年12月にエンジニア、2006年12月に看護師、2007年11月に建築士と測量士、2009年2月に医師、歯科医師、会計士、2012年11月に旅行業専門職についての相互承認協定（MRA）が締結されている⁽⁸⁾。AEC 創設までに MRA が発効したのはエンジニアと建築士のみであり、2016年3月時点でそれぞれ1483人、300人が資格登録している⁽⁹⁾。青写真2015に明確な工程表が示されているわけではないが、Papademetriou et al. (2015) はその進捗が遅れていると評価して、その要因を、①資格認証プロセスが煩雑なため専門職が手続きをとる意欲が阻害されていること、②憲法の規定や就労ビザ取得要件などの国レベルの障壁によって専門職の労働市場が分断されていること、③文化、社会、経済的な相違を反映して、越境移動に関心のない専門職が多いこと、などに求めている。

また、商用訪問者、企業内転勤者、契約で合意したサービス供給者など、いわゆる一般のビジネスパーソンの越境移動を促進することを目的として、2012年11月に ASEAN 自然人移動協定が署名され、各国が緩和措置に関する約束表を提示している。この流れで、①商用旅行者・投資家の移動を促進するための ASEAN ビジネス・トラベル・カード、② ASEAN 国籍者のビザなし域内旅行、③入国審査場への ASEAN 国籍者専用レーンの設置、などの取組みが進められている。

ただし、ASEAN において自由化対象となる「人の移動」に非熟練労働者は含まれていない。現実には、経済格差を利用する形で二国間協定に基づく非熟練労働者の越境移動は広く行われており、また、違法な越境移動も珍しいことではない。この点に関して ASEAN は、AEC の枠内で越境移動を促進するのではなく、ASEAN 社会文化共同体（ASCC）の枠内で移民労働者の権利を保護するという観点から取り組んでいる（第6章参照）。

5. ASEAN ハイウェイ・ネットワーク

AECにおいて、交通分野の協力は重要な意義をもっている。ASEANでは国境を越える生産・物流ネットワークが構築されており、それを維持・発展させていくためには、ハード、ソフト両面で交通インフラをさらに改善していく必要がある（梅崎 2012）。

その中核である AHN 構想では、残された未接続区間の整備、劣悪な道路の改善が喫緊の課題とされている（ASEAN 2010a; 2010b）。未接続区間は、AH123号線（ダウエイ＝メーサムパス間の141キロメートル）全線および AH112号線（タトン＝コンロイ間の1145キロメートル）のうちの60キロメートル区間であり、いずれもミャンマー南部に位置している（ERIA Study Team 2010）。ダウエイでは近年、深海港、経済特区、発電所、製鉄所などを含む総合的な開発計画が進められており、タイ国境へと接続する AH123号線の建設もそのなかに含まれている。

AH 1号線は、ADB が提唱した東西経済回廊の一部であり、バンコクとヤンゴンをつなぐ幹線道路としての役割が期待されている。このうち、タイ国境に接するミャワディとコーカレイをつなぐ区間（44キロメートル）は険しい山岳地帯であるため道幅が狭く、車両に関しては隔日で一方通行をするしかないという状況にあり、深刻なボトルネックとなっていたが、ADB が1980年代後半以降、軍政下ミャンマーへの支援を停止していたため、長年、開発の手が付けられていなかった。しかし、2011年3月のテインセイン政権発足後にミャンマーが推進した政治経済改革を受けて、周辺諸国や国際機関はミャンマーへの経済援助の再開を決定した。タイの支援で建設され、2015年夏に開通した新しいバイパス道路は、ミャワディ＝コーカレイ間の輸送時間を1時間弱（従来の5分の1以下）にまで短縮し、すでに一大経済動脈へと変貌しつつある⁽¹⁰⁾。また、AH 1号線のうち、ミャンマーから北東インドに向かう区間については、インドの支援により、道路や橋梁の補修工事が進められている。

このように、AHN のうち、最も劣悪な状況にあった区間、未接続区間の底上げが進む一方で、その他の区間の改善、補修への対応は必ずしも十分とはいえない。域内経済統合の進展にともないトラック輸送が増加すると国際幹線道路である AHN でも道路の劣化が進む。とくに、トランジット輸送の場合には、通過される国では道路の劣化が進む一方で付加価値が生み出されにくいという構

造があり、道路の改善・補修のための費用を誰がどのように負担するのか、という難題が浮上している。

6. 交通円滑化

道路や鉄道などにより物理的接続性を強化することはもちろん重要だが、それだけでは十分とはいえない。たとえば、通常はトラックによる越境輸送は認められていないため、国境でその国のトラックに貨物を積み替えるという作業が必要になる。また、陸上輸送では、貨物を発送する国と、送付先の国とのあいだで、第三国を通過する場合がある。通常は、その中間に位置する第三国に入国する際に輸出入手続き、そこから送付先の国との国境を越える際に改めて輸出入手続きをとる必要がある。さらに、国境を越える輸送サービスは、トラック、鉄道、船舶、航空機など、複数の交通モードを組み合わせた複合一貫輸送により提供される場合が多い。複数国をまたぐ輸送サービスであるため、発源地から仕向地までの輸送を一括して提供する複合一貫輸送業者の法的責任の範囲や契約形態などについて一定の合意を形成することは、国境を越える経済活動を促進する要因になると考えられる。このような認識に立ち、ASEANはこれまでに交通円滑化に関する三つの枠組み協定を締結し、2015年までの運用開始をめざしてきた。

「通過貨物円滑化に関する ASEAN 枠組み協定」(AFAFGIT)は、ASEAN メンバー国間でトランジット輸送を行う権利を相互に承認することを目的としている。この協定により、「コンテナなどに封印された通過貨物に関しては、違法行為が疑われる場合など特段の理由がないかぎり、関税当局の検査を受けない」(第5条第4項)ことになり、3カ国以上を通過する輸送に要する時間の大幅短縮につながるものと期待されている。AFAFGITは、1998年12月に署名された本協定に加え、9つの附属文書からなっており、その進捗状況は表3-3に示したとおりである。国境に関連する附属文書1, 2, 6, 7では、署名や批准に要する期間が相対的に長くなっていることがわかる。また、枠組み協定全体を所管する ASEAN 交通大臣会議(ATM)ではなく、税関当局が草案を取りまとめた附属文書7(トランジット通関制度)については2015年2月にようやく署名されたが、マレーシアとシンガポールのあいだで主張の不一致が残る附属文書

表3-3 交通円滑化協定の進捗状況（2016年4月12日現在）

	署名年月日	発効年月日	発効要件	批准国数と未批准国
AFAPGIT	1998/12/16	2000/10/02	全加盟国の批准	10
附1 トランジット輸送経路の指定と設備	2007/02/08	2011/08/21 60日後	6カ国目の批准書提出の 60日後	8 マレーシア、シンガポール
附2 国境交易地点の指定	交渉中	未発効	未定	0
附3 車両の型式と数量	1999/09/15	2010/04/19	全加盟国の批准	10
附4 車両の技術要件	1999/09/15	2010/04/19	全加盟国の批准	10
附5 強制自動車保険に関する 枠組み	2001/04/08	2003/10/16	全加盟国の批准	10
附6 鉄道国境と乗換駅	2011/12/16	未発効	全加盟国の批准	5 ブルネイ、インドネシア、ラオス、マ レーシア、フィリピン
附7 トランジット通関制度	2015/02/24	未発効	全加盟国の批准	1 (既批准国) <u>フィリピン</u>
附8 衛生・植物検疫措置	2000/10/27	2011/01/13	全加盟国の批准	10
附9 危険物	2002/09/20	未発効	全加盟国の批准	9 マレーシア
AFAMT	2005/11/17	2008/10/01 30日後	2カ国目の批准書提出の 30日後	7 ブルネイ、マレーシア、シンガポール
AFAFIST	2009/12/10	2011/12/30 30日後	2カ国目の批准書提出の 30日後	5 ブルネイ、インドネシア、マレーシア、 ミャンマー、シンガポール

(出所) ASEAN Legal Instruments Database (<http://agreement.asean.org/home.html>) および ASEAN 事務局資料 (ASEAN Transport Instruments and Status of Ratification: Air Transport, As of 12 April 2016) に基づき筆者作成。

2（国境交易地点の指定）についてはいまだ署名にも至っていない。

2005年11月に署名された「複合一貫輸送に関する ASEAN 枠組み協定」（AFAMT）は、国際複合一貫輸送業者や委託者の責任範囲を定めるもので、契約形態等についても一定の共通項目が合意されている。この協定の適用範囲は、締約国で正式に登録された複合一貫輸送業者、締約国発着の国際複合一貫輸送であり、事実上、締約国は複合一貫輸送に関する法律を整備することが求められている。シンガポール、タイといった ASEAN 物流の中心地ではすでに必要な法制度が整備されており、ブルネイ、ベトナムでも準備が進んでいる一方、国によってはまだ準備が整っていないのが現状である。

2009年12月に署名された「国際輸送円滑化に関する ASEAN 枠組み協定」（AFAFIST）は、締約国で正式に登録された輸送業者が他の締約国内で当該国発着貨物の輸送を行えるようにすることを目的としている。これにより、国境で貨物を別のトラックに積み替える必要がなくなり、AFAFGIT の規定と合わせることで、トランジット輸送の効率を格段に上げることができると期待されている。本協定では、AFAFGIT と附属文書を共有しており、早期の合意、署名、批准が待たれている。当初、附属文書 3（車両の型式と台数）では登録車両の上限が60台とされていたが、ASEAN 域内貿易の活発化を反映して、500台までに拡大されている。

これら交通円滑化措置への期待は大きいですが、①密輸が増加する懸念、②交通・車両整備に関する各国法制度間の相違、③大多数を占める中小規模運送業者からの抵抗、といった問題があり、運用開始までにはまだ時間を要する見込みである。その一方で、ADB が推進する大メコン圏経済協力プログラムの越境交通協定（CBTA）が整備されてきているインドシナ半島部では、二国間あるいは三国間の協定に基づいて国境や台数を限定する形で越境輸送が実現されている⁽¹¹⁾。逆説的ではあるが、需要の高い地域においてすでに越境輸送が実現されていることが、ASEAN 全域での交通円滑化の推進力を減じているという側面もある。

7. 航空自由化

ASEAN は1995年以降、段階的に航空自由化を進めており、近年では2004年に合意された「航空輸送部門統合に向けたロードマップ」（RIATS）がその中核に

位置づけられてきた。2007年に採択された青写真2015では ASAM が航空自由化の最終目標に設定され、RIATS を内包する包括的な取組みとしての ASAM 構築に向けた準備が進められてきた。

RIATS で合意された航空自由化は、2009年5月20日に署名された、「航空貨物輸送の完全自由化に関する多国間協定」(MAFLAFS)、「航空サービスに関する多国間協定」(MAAS)により成文化された。さらに、RIATS における合意の枠を超えて航空旅客輸送を自由化するために、「国際空港を有するすべての地点」を対象として、第3、第4、第5の自由を開放するための「航空旅客輸送の完全自由化に関する多国間協定」(MAFLPAS)が2010年11月12日に締結された。表3-4に示したとおり、AEC 創設後の2016年になって、3月11日にフィリピンが MAAS 附属文書5および6を、4月7日にインドネシアとラオスが MAFLPAS およびその附属文書を批准したことにより、これら三本の航空自由化協定の批准が完了したことになる。協定、附属文書ごとに相違はあるものの、批准に要した期間には各国の特徴が表れている。域内最大の国際航空ネットワークを有するシンガポールが最も積極的であり、タイ、マレーシアなどの域内先進国がそれに続く。反対に最も消極的なのが最大の国内航空市場を有するインドネシアであり、同じく島嶼国であるフィリピン、後発国であるカンボジア、ラオスも遅れがちである。しかし、ASEAN マイナス X 方式を採用したことにより、すべての協定および附属文書は、既批准国間において、署名後1年以内に発効している。

また、上述の三協定により進められる ASEAN の航空自由化は、以遠権（第5の自由）までに対象が限定されており、EU が実施したような三国間輸送権（第7の自由）、接続便カボタージュ（第8の自由）、カボタージュ（第9の自由）は含まれていない。EU では、こういったより高度な自由化が格安航空会社の成長を促し、航空市場の再編を招いてきた。現時点では、多くの ASEAN 加盟国は自国のフラッグキャリアへの影響を考慮して、現状以上の自由化については慎重な姿勢を崩していない⁽¹²⁾。

また、2011年12月の第17回 ATM では、「ASEAN 単一航空市場の実施枠組み」が採択され、ASAM の概要および実施に向けたロードマップが明らかになった。同実施枠組みによれば、ASAM では、経済要素として、①市場アクセス、②チャーター、③航空会社の所有と支配、④運賃、⑤商業活動、⑥競争法と補助

表3-4 航空自由化協定の

分野	協定 附属文書 (Protocol)	署名日	批准日			
			ブルネイ	カンボジア	インドネシア	ラオス
貨物	MAFLAFS：航空貨物輸送の完全自由化に関する多国間協定	2009年 5月20日	2010年 3月30日	2011年 5月5日	2015年 8月28日	2011年 3月17日
	附1 ASEAN 域内の指定地点の間の無制限の第3, 第4, 第5の自由	2009年 5月20日	2010年 3月30日	2011年 5月5日	2015年 8月28日	2011年 3月17日
	附2 ASEAN 域内の全ての国際空港間の無制限の第3, 第4, 第5の自由	2009年 5月20日	2010年 3月30日	2011年 5月5日	2015年 8月28日	2011年 3月17日
旅客	MAAS：航空サービスに関する多国間協定	2009年 5月20日	2010年 3月30日	2011年 5月5日	2011年 11月24日	2011年 3月17日
	附1 ASEAN 準地域域内における無制限の第3, 第4の自由	2009年 5月20日	2010年 3月30日	2011年 5月5日	2011年 11月24日	2011年 3月17日
	附2 ASEAN 準地域域内における無制限の第5の自由	2009年 5月20日	2010年 3月30日	2011年 5月5日	2011年 11月24日	2011年 3月17日
	附3 ASEAN 準地域域間の無制限の第3, 第4の自由	2009年 5月20日	2010年 3月30日	2011年 5月5日	2012年 11月27日	2011年 3月17日
	附4 ASEAN 準地域域間の無制限の第5の自由	2009年 5月20日	2010年 3月30日	2011年 5月5日	2012年 11月27日	2011年 3月17日
	附5 ASEAN 加盟国首都間の無制限の第3, 第4の自由	2009年 5月20日	2010年 3月30日	2011年 5月5日	2014年 5月30日	2011年 3月17日
	附6 ASEAN 加盟国首都間の無制限の第5の自由	2009年 5月20日	2010年 3月30日	2011年 5月5日	2014年 5月30日	2011年 3月17日
	MAFLPAS：航空旅客輸送の完全自由化に関する多国間協定	2010年 11月12日	2013年 2月20日	2013年 7月30日	2016年 4月7日	2016年 4月7日
	附1 ASEAN 域内の指定地点の間の無制限の第3, 第4, 第5の自由	2010年 11月12日	2013年 2月20日	2013年 7月30日	2016年 4月7日	2016年 4月7日
	附2 ASEAN 域内の全ての国際空港間の無制限の第3, 第4, 第5の自由	2010年 11月12日	2013年 2月20日	2013年 7月30日	2016年 4月7日	2016年 4月7日

(出所) ASEAN 事務局資料 (ASEAN Transport Instruments and Status of Ratification: Air Transport, As

進捗状況（2016年4月12日現在）

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
2009年 12月15日	2009年 8月7日	2010年 4月19日	2009年 7月3日	2009年 10月13日	2009年 12月22日
2009年 3月23日	2009年 8月7日	2010年 4月19日	2009年 7月3日	2009年 10月13日	2009年 12月22日
2010年 1月23日	2009年 8月7日	2010年 4月19日	2009年 7月3日	2009年 10月13日	2009年 12月22日
2009年 12月15日	2009年 8月7日	2010年 4月19日	2009年 7月3日	2009年 10月13日	2009年 12月22日
2010年 1月23日	2009年 8月7日	2010年 4月19日	2009年 7月3日	2009年 10月13日	2009年 12月22日
2010年 1月23日	2009年 8月7日	2010年 4月19日	2009年 7月3日	2009年 10月13日	2009年 12月22日
2010年 1月23日	2011年 7月1日	2010年 4月19日	2009年 7月3日	2009年 10月13日	2009年 12月22日
2010年 1月23日	2011年 7月1日	2010年 4月19日	2009年 7月3日	2009年 10月13日	2009年 12月22日
2010年 1月23日	2011年 7月1日	2016年 3月11日	2009年 7月3日	2009年 10月13日	2009年 12月22日
2010年 1月23日	2011年 7月1日	2016年 3月11日	2009年 7月3日	2009年 10月13日	2009年 12月22日
2011年 5月24日	2011年 7月1日	2012年 3月28日	2011年 3月14日	2011年 9月2日	2011年 9月30日
2011年 5月24日	2011年 7月1日	2012年 3月28日	2011年 3月14日	2011年 9月2日	2011年 11月4日
2011年 5月24日	2011年 7月1日	2012年 3月28日	2011年 3月14日	2011年 9月2日	2011年 11月4日

of 12 April 2016) に基づき筆者作成。

金, ⑦消費者保護, 空港使用料, ⑧紛争解決, ⑨対話パートナーとの協同, 技術要素として, ①航空の安全性, ②航空安全保障, ③航空交通管理, などに取り組むことになる。さらにロードマップでは45項目の方策が示されており, そのうち13項目は2012年まで, 19項目は2015年まで, 残りはそれ以降に実施することが示されている。この ASAM 構築に向けた取組みに関しては, EU が単一航空市場構築の経験を生かして継続的に支援をしている。

第3節 AEC2015の評価

AEC の評価軸として, 福永・磯野 (2015) は, ①世界で最も深化した EU の経済統合と比較する考え方, ② ASEAN の経済統合の起点である AFTA-CEPT 協定が署名された1992年当時の期待値と比較する考え方, ③アジアの他の FTA と比較する考え方, を提示している。このうち, EU との比較, 他の FTA との比較については前節ですでに論じた。AEC は, 狭義の FTA より対象範囲が広い新世代型の FTA のひとつであるが, EU ほどの深い経済統合をめざしてはいない。1992年当時の期待値を基準とする視点では, 福永・磯野 (2015) は, 2015 年末の創設時点での AEC の達成度を「予想をはるかに上回るもの」と評価している。

本節では, 「手段」と「目的」を区別して AEC を評価する。第1節で論じたとおり, ASEAN が AEC 創設をめざした目的は, ASEAN 全体として投資環境を改善することにより域外からの FDI を誘致し, 1980年代半ば以降に確立してきた工業化を中核に据えた経済成長を継続することにあった。したがって, 究極的な評価基準は, FDI 流入額の推移, 日系企業などの潜在的な投資家からの評価, 生産・物流ネットワークの発展状況などということになる。これらが「目的達成度」を測るための評価基準である。青写真2015は, その目的を達成するための手段, 政策措置を一覧に取りまとめたものである。その手段は着実に実行されて初めて目的を達成するための効果を発揮する。したがって, AEC 措置の実施状況に基づいて「手段実行度」を評価することも重要である。さらに, 外部環境の変化も「目的達成度」に大きな影響を及ぼすであろう。ASEAN が AEC 創設に着手した要因のひとつが中国の経済的台頭という外部環境の変化

であったように、その後の外部環境の変化が AEC の「目的達成度」に影響することは十分に想定される。

1. 手段実行度

前節では青写真2015の主要措置について、その概要と進捗状況を整理した。AEC の中核である物品貿易の自由化では大きな進展があった一方で、その他の分野では進展はあるものの青写真2015で合意した実施年限より遅れがちであり、それらの措置が実際に効果を発揮するまでにはまだ時間を要するというのが実態である。しかし、AEC は非常に包括的な取組みであり、前節で取り上げた主要措置はその一部にすぎない。

青写真2015には、その実施を促進するために、加盟各国による AEC 措置の実施状況を ASEAN 事務局が「評価してすべての関係者に周知する」というピアレビューのメカニズムが組み込まれている (ASEAN 2009, paragraph 73)。実際には、加盟各国からの実施状況報告を ASEAN 事務局が取りまとめて AEC スコアカードを作成し、公表する、という手続きが採用された。しかし、2010年と2012年に公表された AEC スコアカードは青写真の四要素に沿って集計された値で構成されており、措置ごとの実施状況は公開されなかった。さらに2012年版 AEC スコアカード公表以降は、各国の情報を集計した ASEAN 全体としての実施率が ASEAN 経済大臣会議 (AEM) や首脳会議などの折に公表されるだけになり、2014年に作成される予定であった3回目の AEC スコアカードが公表されることはなかった⁽¹³⁾。

ASEAN (2015c) によれば、AEC スコアカードで進捗状況を管理すべき措置数は当初は306措置であった。青写真2015は定期的にレビューをされることになっており (ASEAN 2009, paragraph 77)、その結果、AEC スコアカードの対象となる措置は増え続け、2015年10月31日時点では611措置にまで増加している⁽¹⁴⁾。しかしこの611措置が AEC スコアカードの母数とされているわけではない。2012年4月に2回目の AEC スコアカードが公表された後、同年11月に開催された第21回 ASEAN 首脳会議では、青写真2015の進捗管理方法が変更されることになった。この決定を受けて、2013年と2015年を実施期限とした優先主要措置 (PKDs) のリストが作成され、その後の進捗管理に利用されることになった。このリス

トは公開されていない。さらに2015年3月の第21回非公式 AEM では、影響が大きい未実施措置のうち、2015年末までに「実施可能」な54措置が高度優先措置（HPMs）に指定された。そのうえで、2008年以降にすでに完全実施されていた452措置に、HPMsに指定された54措置を加えた506措置がその後の AEC スコアカードの母数と位置づけられることになった。

このような母数の変化は、青写真2015の進捗状況を経時的に把握することを困難にしている。第1節で論じたとおり、青写真2015は域外の国や企業に投資先としてのASEANの魅力を訴える意味合いもあり、「拘束力のある合意」（binding document）と位置づけられた。青写真2015で合意した AEC 措置を実施することによる投資環境の改善はもとより、青写真2015を計画どおりに実施することそれ自体によって ASEAN への信頼を高めたい、という思惑もあったものと考えられる。AEC 創設期限が迫るなかで未実施措置に優先順位づけをすることは必要な対応であったが、そうであれば、何が PKDs や HPMs といった優先措置に指定されたのかを公表するべきであっただろう。

ASEAN（2015c）は、2015年10月31日時点までに実施すべき506措置のうち469措置が実施されたとして、青写真2015の実施率が92.7%であったと報告しており、これが ASEAN としての公式評価となっている⁽¹⁵⁾。AEC の要素別にみると、①単一市場・生産拠点に関しては92.1%（=256/278）、②競争力のある経済圏に関しては90.6%（=154/170）、③公平な経済発展に関しては100%（措置数不明）、④世界経済への統合に関しては100%（措置数不明）、という内訳になっている⁽¹⁶⁾。公表されている情報はここまでであり、国ごと、措置ごとの実施状況がどのように評価されているのかは不明である。これらの「実施率」が手段実行度の指標にすぎないことには留意する必要がある。たとえばサービス自由化に関しては、約束表を作成することが AEC 措置、すなわちここで評価される「手段」と位置づけられており、実際にその約束が履行され、必要な法制度改革が施され、当該サービス産業の市場が開放されたのかどうかは、評価対象とはなっていない。交通円滑化や航空自由化に関しても、協定の発効までが評価対象であるため、発効要件として ASEAN マイナス X 方式を採用することで、実施率による評価が高くなりやすいという傾向がある。確かに、青写真2015で公式に合意されている範囲においては、AEC 措置の大半は2015年までに実施されたということが出来る。しかし、AEC スコアカードにおける公式の評価と、経済活動の現

場における変化とのあいだには、少なからぬ乖離が生じているというのが実態である。

2. 目的達成度

目的達成度に関して2015年時点の AEC を評価するために、AEC 構築を開始して以降の ASEAN への FDI 流入額の推移を確認しよう（図3-1）。FDI 流入の中国/ASEAN 比率は2002年に310%というピークを刻んでから低下傾向を示しており、2013年以降はほぼ同水準に収束している。さらに、この過程が、中国への FDI が増加するなかで、ASEAN への FDI がそれを上回る勢いで増加したことにより実現していることから、FDI 流入を増やしたいという AEC 創設の目標は達成されていると評価することができよう。

この点は、企業による評価からも裏づけることができる。日本の製造業企業を対象とした調査によれば、2000年時点で、中期的（3～5年）に有望な事業展開先の最上位は中国であり、上位10カ国に ASEAN の5カ国が含まれている（表3-5）。これら5カ国の得票率の合計（67.3%）は中国の得票率（65.1%）を若干上回っている。2005年は中国の得票率が82.2%にまで上昇する一方で、上位20カ国に含まれる ASEAN 6カ国の得票率の合計は77.2%にとどまっている。2007年に青写真が採択されて AEC 構築に向けた取組みが本格化した後の2010年には、中国の得票率が77.3%という高水準を維持する一方で、上位20カ国に含まれる ASEAN 7カ国の得票率の合計は92.4%にまで高まっている。さらに2015年には、日中二国間関係の悪化や中国の賃金高騰などを背景に、中国の得票率が38.8%にまで低下する一方で、ブルネイを除く ASEAN の9カ国が上位20カ国に入り、その合計は131.9%にまで高まっている。2005年度以降の大きな流れは、東欧諸国、先進国、韓国、台湾の得票が減る一方で、ASEAN を中心とした新興国への関心が高まっていることがわかる。とくに近年では、ミャンマー、カンボジア、ラオスが有望事業展開先とみられるようになってきていることも注目に値する。このように、日系企業による評価からみても、ASEAN の評価は高まっており、また、関心の対象国も広がっている⁽¹⁷⁾。

投資先としての ASEAN の評価が上昇し、実際に FDI の流入額も増加していくなかで、ASEAN、中国を中心とした広域的な生産ネットワークの地理的な拡

表3-5 日系企業による中期的有望事業展開先

2000年度	372社	回答 社数	得票率 (%)	2005年度	483社	回答 社数	得票率 (%)	2010年度	516社	回答 社数	得票率 (%)	2015年度	433社	回答 社数	得票率 (%)
ASEAN計(5)	250	67.2	ASEAN計(6)	373	77.2	ASEAN計(7)	477	92.4	ASEAN計(9)	571	131.9				
中国	242	65.1	中国	397	82.2	中国	399	77.3	インド	175	40.4				
アメリカ	154	41.4	インド	174	36.0	インド	312	60.5	インドネシア	168	38.8				
タイ	88	23.7	タイ	149	30.8	ベトナム	166	32.2	中国	168	38.8				
インドネシア	54	14.5	ベトナム	131	27.1	タイ	135	26.2	タイ	133	30.7				
マレーシア	43	11.6	アメリカ	96	19.9	ブラジル	127	24.6	ベトナム	119	27.5				
台湾	41	11.0	ロシア	62	12.8	インドネシア	107	20.7	メキシコ	102	23.6				
インド	37	9.9	韓国	52	10.8	ロシア	75	14.5	アメリカ	72	16.6				
ベトナム	35	9.4	インドネシア	45	9.3	アメリカ	58	11.2	フィリピン	50	11.5				
韓国	32	8.6	ブラジル	36	7.5	韓国	30	5.8	ブラジル	48	11.1				
フィリピン	30	8.1	台湾	32	6.6	マレーシア	29	5.6	ミヤンマー	34	7.9				
			マレーシア	23	4.8	台湾	29	5.6	マレーシア	27	6.2				
			メキシコ	16	3.3	メキシコ	25	4.8	ロシア	24	5.5				
			ドイツ	14	2.9	シンガポール	21	4.1	シンガポール	20	4.6				
			フィリピン	13	2.7	フィリピン	14	2.7	トルコ	17	3.9				
			シンガポール	12	2.5	オーストラリア	8	1.6	韓国	17	3.9				
			チェコ	12	2.5	バンングラデシュ	8	1.6	台湾	16	3.7				
			イギリス	9	1.9	トルコ	8	1.6	カンボジア	14	3.2				
			ポーランド	9	1.9	ドイツ	7	1.4	ドイツ	14	3.2				
			フランス	8	1.7	イギリス	6	1.2	サウジアラビア	7	1.6				
			オーストラリア	8	1.7	ミヤンマー	5	1.0	バンングラデシュ	6	1.4				
						ポーランド	5	1.0	ラオス	6	1.4				
						サウジアラビア	5	1.0	イギリス	6	1.4				
						南アフリカ	5	1.0							
						UAE	5	1.0							

(出所) 国際協力銀行「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」各年度版に基づき筆者作成。

大や質的な改善が進んでいる。Obashi and Kimura (2016) は、2007年から2013年の機械産業の貿易を分析し、シンガポールやタイを中心とした先進 ASEAN 諸国とアジアの周辺諸国とのあいだで双方向の貿易が着実に進展していること、ベトナムがその生産ネットワークに深くかかわるようになってきていることなどを明らかにしている。池部 (2013) は「中国プラス1」投資により中越国境地域に形成されつつある華南経済圏の動態を、Umezaki et al. (2015) はタイに集積していた製造業の一部が周辺諸国へと移転していく「タイプラス1」投資の要因を分析している。日本貿易振興機構 (2016) は生産ネットワークの拡大により、ASEAN と中国のあいだに形成されつつある生産分業体制の現状を論じている。

このように、AEC 構想の萌芽期に ASEAN 諸国の首脳が「ASEAN 経済共同体」に託した目標は着実に実現しているということが出来る。その過程で ASEAN は、中国と競合しつつ、相互に補完しあうという分業関係を構築してきた。この間、急速な経済成長により世界第2位の経済大国となった中国は、ASEAN に対する投資国、援助供与国となっている。ASEAN が AEC 構築に取り組んだ2008年から2014年の期間、世界全体の貿易額が11.6%増加するなかで、中国から ASEAN への輸出は134.9%、ASEAN から中国への輸出は49.9%という高い増加率を示している⁽¹⁸⁾。このような中国との経済関係の緊密化は、ASEAN の対域外経済関係に新しい選択肢をもたらしている。

第4節 青写真2025

2015年11月に開催された第27回 ASEAN 首脳会議では、2016年から2025年までの10年間を対象とした新しい ASEAN 共同体青写真が採択された (ASEAN 2015a, 序章の表0-2参照)。青写真2025では、青写真2015の方向性を踏襲しながらも、実施方法についてはいくつかの新しい工夫がみられる。第一は、具体的措置と実施期限を明記した戦略的計画が添付されていないことである。この点については、交通、情報通信、エネルギーなどの分野ごとに、担当の大臣会議が行動計画を別途策定し、その進捗管理を行うこととされている。第二は、ASEAN 事務局を含む ASEAN 制度の機能強化と分野別協力の強化が強調されていることである。すなわち、分野別協力に関しては担当の大臣会議が責任を負う一方で、

ASEAN 事務局や AEC 理事会などの機能を強化することで分野「間」の調整の円滑化を図ろうとしているものとみられる。第三は、民間部門の役割がより重視されていることである。第四は、非関税障壁やサービス自由化などに関して、障壁となり得る各国の国内制度にも一定の規律づけを検討するという点である。多様な国から構成される ASEAN では、その求心力を維持するために、内政干渉につながりかねない議論は避けられる傾向にあった。しかし、AEC がめざすより深い経済統合を実現するためには、各国の国内制度の調和化にも取り組む必要がある。

青写真2015は、具体的な措置を実施年限とともに明記したことに特徴があり、それによって域内外の企業、投資家の ASEAN への関心を喚起してきた。青写真2015で拘束力を強調するようなアプローチを採用した背景には、AEC 構想が生まれた2000年代前半に ASEAN 諸国の首脳が共有した危機感がある。前節で論じたように AEC2015が所期の目的を達成してきたことにより、その危機感は薄れ、中国との分業・役割分担も含めて、世界経済における ASEAN の立ち位置に対する自信が醸成されつつある。その自信を支えるのは、AEC2015で実現してきた制度上の経済統合の進展であり、それと並行してさらに深化を続ける事実上の経済統合の成果である。さらに、AEC2015にまだ改善の余地が多く残されているとはいえ、表3-5でみたように、域内外からの投資を喚起・誘致するための条件が、世界のほかの地域よりも整っているという認識もあるだろう。

AEC2015では、貿易円滑化、サービス自由化、人の移動の自由化、交通円滑化など多くの分野で、今後、実効性のある具体的措置を実現していくための「枠組み」が構築されてきた。この段階までは政府が主導的な役割を果たしてきたが、実効性のある具体的措置を立案し、実行していくためには、民間部門からの情報提供や具体策の提案が不可欠である。このような取組みの一例を挙げておこう。2015年5月の第21回非公式 AEM では、非関税障壁や非関税措置に関する問題に対応するために、ASEAN 貿易円滑化共同諮問委員会 (ATF-JCC) が民間部門の積極的な参加を促すことが合意された。また、民間部門からの苦情を受け付ける窓口として「投資・サービス・貿易に関する ASEAN ソリューション」(ASSIST) を設置するという決定もなされた。何が非関税措置、非関税障壁であるのか、その線引きはどこにあるのか、という根本的な問題は、じつは自明ではない。各国が整えてきた国内法制度が、他国の企業からみて「障壁」と

認識されるのかどうか、という主観的な判断にも大きく影響される。このため、民間部門の積極的な参画や、苦情を受け付けるという AEM の判断は適切な対応であるといえよう。

青写真2025の枠組みのなかで、分野ごとの行動計画が2016年内に整備されていくことになっている。また、ASEAN 共同体のなかで三本の青写真と同等に位置づけられている MPAC, IAI についても、次期計画が2016年内に策定されることになっている。すでに交通分野では2015年11月に「クアラルンプール交通戦略計画：2016-2025」が採択されており、従来の計画を踏襲しつつ、「持続可能な交通」という新機軸が組み込まれている（ASEAN 2015d, 第5章参照）。今後策定される分野別行動計画、2025年版 MPAC, IAI 第三次計画でどのような新機軸が組み込まれていくのか注視していきたい。そこに、AEC 2015から進化した AEC 2025の全体像が浮かび上がってくると期待される。

おわりに

はるかに高水準の経済統合を進めている欧州の経験を連想させる「経済共同体」という名称は、ASEAN がめざす経済統合に、その実態以上の脚色を加えることになった。その結果、日本国内においても、AEC に対する過度とも思える期待と、その反動としての否定的な見方が混在しているといえよう（石川 2015）。

AEC は ASEAN が経済統合を深化させていく過程そのものである。2025年という次の大きな区切りや、物理的、制度的インフラの完成といった AEC スコアカードで捕捉されるようなわかりやすい進展はもちろんのこと、ASEAN 各国政府や関係機関などの日常業務のなかで積み上げられていく改善措置などの変化、これらの集合体が AEC なのであり、その様態は日々刻々と変容していくのである。その意味で、2015年末に創設された AEC はその時点におけるスナップショットにすぎない。

本章では、2015年末の創設時点での AEC を評価するとともに、その過程をふまえつつ、青写真2025を手掛かりとして今後を展望してきた。AEC 2015の評価に際しては、①目的達成のために必要な手段として青写真2015に組み込まれた措置群の実施状況に焦点を当てた「手段実行度」の評価、② AEC 創設の目的に

焦点を当てた「目的達成度」の評価を行ってきた。青写真2015で公式に合意されている範囲においては、AEC 措置の大半は2015年までに実施されているが、この手段実行度に関する高い評価は、それぞれの措置が所期の効果を経済活動の現場に及ぼしていることを必ずしも意味しない。にもかかわらず、FDI 流入の趨勢、投資家の評価、生産・流通ネットワークの拡大と深化を通じた事実上の経済統合の進展、といった尺度から判断すると、AEC 創設の目的は、高い水準で達成されてきたといえることができる。

従来 ASEAN では、政府間合意に基づいて進められる制度上の (*de jure*) 経済統合よりも、民間企業の経済活動の結果として経済関係が密接化するという事実上の (*de facto*) 経済統合の方が先行しており、2007年の青写真2015採択により着手された AEC 創設に向けた動きは、遅れていた制度上の経済統合を深化させることで、事実上の経済統合のさらなる深化と開発格差の是正をめざすものと評価されてきた (Soesastro 2008; ERIA 2010)。本章で論じてきたとおり、近年、ASEAN が AEC 創設に取り組んできた期間において、域外周辺諸国との関係も含めて事実上の経済統合は着実に深化しており、また、ASEAN 域内の格差も、残存はするものの、縮小する兆しをみせている。

もちろん、このような動向が青写真2015に示され、実行されてきた政策措置のみによってもたらされたわけではない。おもな外部要因としては、急速な経済成長を実現してきた中国における賃金上昇、中国への一極集中リスク対応としての ASEAN の再評価、東アジア首脳会議への参加や TPP 推進に象徴されるアメリカのアジア重視戦略などが考えられる。それでもなお、ASEAN が青写真2015に沿って実行してきた AEC 措置、そして ASEAN が「経済共同体」という構想と「青写真」を掲げて制度上の経済統合を推進しようとしてきた事実そのものが、ASEAN における事実上の経済統合の深化と格差是正に一定の貢献をしてきたといえる。この本章の結論は、「企業や人々がありとあらゆる利用可能な施策から AEC で実現された施策をうまく選別し活用し、AEC が謳っている質の高い ASEAN の経済統合を実体面で推し進めて」きたという磯野 (2015) の主張にも符合している⁽¹⁹⁾。

【注】

- (1) 清水 (2013) は当時の ASEAN 諸国の経済発展戦略を「集団的外資依存輸出志向型工業化戦略」と表現している。BBC スキームは、ASEAN 域内で生産された部品を域内他国に輸出する際に最低でも50%の特恵譲許 (margin of tariff preference) を与えること、および輸出先で国産品として認定することにより、ASEAN 全域で部品生産・流通の相互補完関係を強化し、当該産業における規模の経済、域内貿易を促進することを目的としており、ASEAN における生産・流通ネットワーク構築の草創期を支える制度的基盤となった。その主旨は、1996年に合意された ASEAN 産業協力 (AICO) スキームにより発展的に継承された。
- (2) 当時の ASEAN 事務総長であった Rodolfo C. Severino 氏の回顧録による。Severino (2006, 342-343) を参照。
- (3) 「ASEAN マイナス X」とは、全加盟国ではなく、一部加盟国の批准を協定等の発効要件とする方式である。後述する交通円滑化協定・附属文書では、全加盟国の批准を要するものから、6カ国の批准を要するもの、2カ国の批准で発効可能なものなどがある (表3-3)。ASEAN マイナス X 方式では、これらの要件が整った段階で、既批准国間においてのみ当該協定・附属文書が発効することになる。従来は協定ごとに発効要件として活用されてきたが、2007年12月に制定された ASEAN 憲章の第21条2項において、経済分野の約束に限定して、ASEAN マイナス X 方式の正当性が確認されている。
- (4) ASEAN (2015b) によれば、最恵国 (MFN) 税率の平均値も、2014年時点で、ASEAN 6で5.55%、CLMVで8.93%となっている。
- (5) 同等ルールを含む原産地規則に関しては第4章を参照されたい。自己証明制度とは、認定輸出者がインボイスに輸出品の原産性に関する情報を加えることにより、原産地証明書を添付することなしに CEPT/ATIGA 特惠税率の適用が認められるという制度である。自己証明制度では、原産地証明書発給手続きに要する時間の削減、調達元など企業秘密に該当する情報の漏洩リスクの低減につながるものと期待されている。
- (6) AFASが対象とする128分野は AEM、航空輸送サービスは ATM、金融サービスは財務大臣会議の所管である。
- (7) たとえば第9パッケージでは、104分野、Mode 1～3の3モードが対象とされているため、各国は合計312モード (=104×3) に相当する自由化約束を表明しなければならない。しかし、15%の適用除外を認める柔軟性措置が導入されたことにより、47モード (=312×15%) 分は自由化約束をしないことが認められている。ただし、柔軟性の容認にも、1モードにつき26分野 (=47×55%) まで、という上限が付されている。詳細は、助川 (2013)、ASEAN (2015b) を参照されたい。
- (8) 測量士に関しては MRA の前段階の枠組み協定である。会計士も当初は枠組み協定であったが、2014年に MRA が締結された。
- (9) エンジニアは ASEAN 公認職業エンジニア調整委員会 (ACPECC)、建築士は ASEAN 建築士評議会 (AAC) に資格登録し、その情報はウェブ上で公開される。2016年3月

- 8日時点で登録者数が多いのは、エンジニアではインドネシア（569人）、シンガポール（230人）、マレーシア（229人）、建築士ではインドネシア（90人）、シンガポール（78人）、フィリピン（52人）である。
- (10) 松井基一「『失われた鎖』から十字路へ——国際道路整備進むミャンマー——」『日本経済新聞』2016年3月4日付。
 - (11) CBTAは大メコン圏（GMS）6カ国（タイ、ミャンマー、カンボジア、ラオス、ベトナム、中国）が参加する交通円滑化協定であり、本協定の署名が2003年9月、17本の附属文書と3本の議定書の署名は2007年3月までに完了している。しかし、ASEANの交通円滑化協定と異なり、すべての締約国がすべての附属文書および議定書を批准することを発効要件としているため、2015年9月にミャンマーが批准を完了するまで発効しなかった。その間、民間企業からの要請に応じる形で、二国間、三国間協定が締結され、物流需要の高い陸路国境から、段階的に越境交通が認められるようになっていく。CBTAに関する詳細は、ADB（2011）、Ishida（2013）などを参照。
 - (12) 以遠権とは自国から相手国を経由して第三国まで運航する権利、接続便カボタージュとは自国から相手国の一地点を経由して相手国の国内路線を運航する権利、カボタージュは自国との接続に関係なく相手国の国内線を運航する権利である。航空自由化に関する一般的な解説はANA総合研究所（2008）、ASAMに関する詳細はERIA Study Team（2010）、Tan（2010）、花岡（2010）などを参照されたい。
 - (13) AECスコアカードの諸問題については、福永（2015）が詳細に論じている。
 - (14) 青写真2015が首脳会議で合意された文書であるため、そこに記載された措置を青写真から削除することは手続き的に困難である。したがって、「レビュー」とはいえ、実質的には既存措置の細分化や新規措置の追加がなされたものとみられ、青写真の措置数は増加の一途をたどることになった。
 - (15) 2015年11月の第27回ASEAN首脳会議の議長声明などを参照。なお、前段で論じたような優先順位づけによる母数の変更を行わなかった場合の実施率は79.5%（=486/611）となる。
 - (16) 「世界経済への統合」のための措置の中心は、周辺諸国とのFTAの締結である。ASEANを含む広域的なFTA構想の実現に時間がかかるなかで、ASEANが日本、中国、韓国、インド、オーストラリア・ニュージーランドなどとのFTAを締結し、東アジア地域のFTAネットワークのハブとなってきたことも、AEC2015の大きな成果のひとつである。詳しくは第4章を参照されたい。
 - (17) ASEANを重視する傾向は、日本企業に限ったことではない。日本経済新聞社が日本、中国、韓国の企業経営者に対して行ったアンケート調査では、自社の製品・サービスの市場として有望な地域に関する設問に対して、日本企業の66.3%、韓国企業の59.2%が東南アジアと回答しており、中国企業でも中国（56.1%）に次ぐ29.0%が東南アジアと回答している（『日本経済新聞』2016年1月6日付）。
 - (18) JETRO『世界貿易投資白書』各年版に基づいて算出。元データは、IMF、*Direction of*

Trade Statistics である。

- (19) この点についての事例分析や、AEC がめざす経済統合の深化の経済効果、ASEAN を内包するより広域的な経済統合の展望などについては、第4章で詳説しているのであわせて参照されたい。

〔参考文献〕

<日本語文献>

- ANA 総合研究所 2008. 『航空産業入門——オープンスカイ政策からマイルージの仕組みまで——』東洋経済新報社.
- 池部 亮 2013. 『東アジアの国際分業と「華越経済圏」』新評論.
- 石川幸一 2008. 「ASEAN 経済共同体とは何か——ブループリントから読めるもの——」『季刊 国際貿易と投資』(72) Summer 30-55.
- 2015. 「ASEAN 経済共同体の創設」『アジア研究所所報』(161) 1-3.
- 磯野生茂 2015. 「特集にあたって」『アジア研ワールド・トレンド』(242) 2-3.
- 梅崎 創 2012. 「ASEAN の接続性強化と経済共同体構築——交通分野協力を中心に——」『アジア研ワールド・トレンド』(199) 63-66.
- 清水一史 2013. 「世界経済と ASEAN 経済統合——ASEAN 経済共同体の実現とその意義——」石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体と日本——巨大統合市場の誕生——』文真堂 3-22.
- 助川成也 2013. 「サービス貿易および投資、人の移動の自由化に向けた取り組み」, 石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体と日本——巨大統合市場の誕生——』文真堂 60-77.
- 日本貿易振興機構 2016. 「特集 分業するアジア——ASEAN・中国の生産ネットワーク——」『ジェトロセンサー』66(784).
- 海外調査部 2015. 「第25回アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較」6月.
- 花岡伸也 2010. 「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開」『運輸と経済』70(6) 40-48.
- 福永佳史 2015. 「ASEAN 経済共同体の進捗評価と AEC スコアカードを巡る諸問題」『アジア研ワールド・トレンド』(231) 36-40.
- 福永佳史・磯野生茂 2015. 「AEC 創設とは何か」『アジア研ワールド・トレンド』(242) 4-7.

<外国語文献>

- ADB 2011. *Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: Instruments and Drafting History*. Manila: Asian Development Bank.
- ASEAN 2009. *Roadmap for an ASEAN Community: 2009-2015*. Jakarta: ASEAN Secretariat.

- 2010a. *Brunei Action Plan 2011–2015: ASEAN Strategic Transport Plan*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- 2010b. *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- 2015a. *ASEAN 2025: Forging Ahead Together*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- 2015b. *ASEAN Integration Report 2015*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- 2015c. *A Blueprint for Growth: ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- 2015d. *Kuala Lumpur Transport Strategic Plan (ASEAN Transport Strategic Plan): 2016–2025*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Balassa, Bela. 1961. *The Theory of Economic Integration*. Homewood: Richard. D. Irwin.
- ERIA 2010. *The Comprehensive Asia Development Plan*, ERIA Research Project Report No. 2009–7-1. Jakarta: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA).
- ERIA Study Team. 2010. *ASEAN Strategic Transport Plan 2011–2015: Final Report*. Jakarta: ERIA and ASEAN Secretariat.
- IMF 2015. *World Economic Outlook*, April 2015. Washington, D.C.: IMF.
- Intal, Ponciano Jr. 2015. *AEC Blueprint Implementation Performance and Challenges: Trade Facilitation*, ERIA Discussion Paper 2015–41. Jakarta: ERIA.
- Ishida, Masami 2013. “What is the Cross-Border Transport Agreement (CBTA)?” In Ishida, Masami, ed., *Border Economies in the Greater Mekong Sub-region*. London: Palgrave Macmillan, 53–76.
- Obashi, Ayako and Fukunari Kimura. 2016. *Deepening and Widening of Production Networks in ASEAN*, ERIA Discussion Paper Series, No.2016–09. Jakarta: ERIA.
- Papademetriou, Demetrios G., Guntur Sugiyarto, Dovelyn Rannveig Mendoza, and Brian Salant. 2015. *Achieving Skill Mobility in the ASEAN Economic Community: Challenges, Opportunities, and Policy Implications*. Manila: Asian Development Bank.
- Severino, Rodolfo C. 2006. *Southeast Asia in Search of an ASEAN Community: Insights from the Former ASEAN Secretary-General*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Soesastro, Hadi. 2008. “Implementing the ASEAN Economic Community (AEC) Blueprint.” In Soesastro, Hadi, ed., *Deepening Economic Integration: The ASEAN Economic Community and Beyond*, ERIA Research Project Report 2007–1-2. Jakarta: ERIA, 47–59.
- Tan, Alan Khee-Jin. 2010. “The ASEAN Multilateral Agreement on Air Services: En Route to Open Skies?” *Journal of Air Transport Management* 16(6): 289–294.
- Umezaki, So, Chap Sotharith, Vanthana Nolintha, Aung Min, and Tran Dinh Lam. 2015. “Investment Climates for Thai and Multi-national Companies in the CLMV Countries,” mimeographed paper submitted to ERIA.