

## 【Asia Focus】

### 「AEC の発足で各国が目論む ASEAN との関係強化」

2015/7/31

今年の ASEAN における最大の注目点は、年末に予定される ASEAN 経済共同体 (AEC) の発足であろう。AEC は ASEAN の経済統合に向けた動きであり、域内におけるヒト・モノ・カネの移動の自由化を目指すものである。関税の撤廃に加え、インフラの整備や制度の統一等が貿易や投資の活性化につながり、地域全体の成長加速が期待される。世界経済の停滞感が強まる中、ASEAN 諸国は相対的に安定した経済成長を続けており、各国は ASEAN との関係強化を模索し、成長市場の取り込みを図っている。

#### AEC の発足による経済統合の進展

AEC の誕生により、人口 6 億人、名目 GDP 2.4 兆<sup>ドル</sup>の一大経済圏が誕生する。その根幹を成すのが域内関税の撤廃による自由貿易の深化である。ASEAN の域内関税は ASEAN 自由貿易協定 (AFTA) に基づき、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピン、ブルネイの 6 か国では 2010 年に撤廃されており、CLMV (カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) についても 2015 年までに原則的に廃止される予定である。また、ASEAN は日本、中国、韓国、インド、オーストラリア、ニュージーランドと FTA を締結しており、この 16 か国の総合的な FTA を目指す東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) 等の交渉も進めている。企業は域内貿易の自由化と対外的な FTA を組み合わせることで、生産拠点の再編や効率的なサプライチェーンの構築が可能となる。

インフラ整備を通じた国際間の連結性の強化も AEC の重要な要素である。ベトナムのダナンからラオスを経由し、ミャンマーのモーラミヤインに至る東西経済回廊、中国・雲南省とバンコクを結ぶ南北経済回廊に続き、今年 4 月にはホーチミン=プノンペン=バンコクをつなぐ南部経済回廊が開通し、物流やヒトの移動の大幅な時間短縮が実現した。高速道路網だけでなく、シンガポール・昆明間の高速度鉄道をはじめとする大型プロジェクトも計画され、莫大なインフラ需要が存在する。道路、鉄道、港湾等の交通インフラの拡充は、既に著しい成長を遂げる都市部周辺だけでなく、地方にも経済発展の恩恵が広がることを意味する。

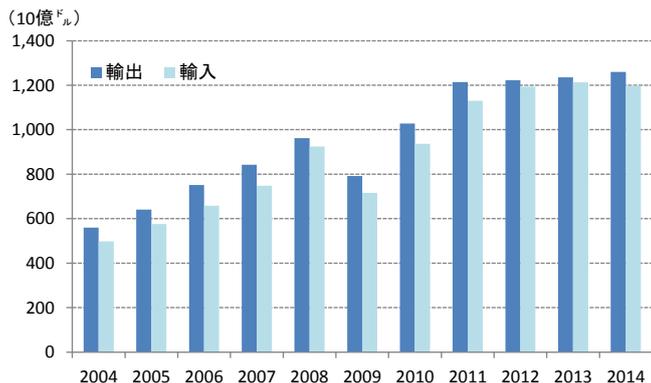
課題として残るのが非関税障壁の取扱いであり、AEC 発足後も交渉が継続することになる。関税の削減は順調な一方で、輸入許可制度や原産地証明等の貿易手続きや技術的な要件等に代表される非関税障壁は、各国の固有の事情が複雑に絡み、必ずしも前進していない。経済統合が機能するためには関税撤廃だけでは不十分であり、貿易の円滑化につながる各種施策の進展への期待は大きい。また、サービス分野の自由化による外資の参入機会の増大やヒトの移動の自由化による国際的な労働需給の調整や技術・ノウハウの移転等も ASEAN の経済発展にとって重要な要素であり、今後の動向が注目される。

#### 投資で先行する日本、貿易を拡大する中国

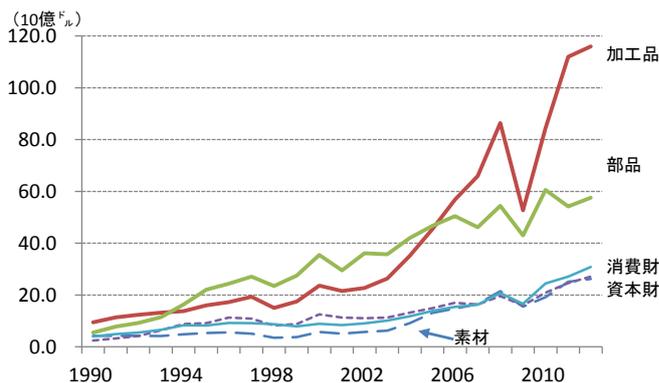
AEC の発足を待たずして、ASEAN の生産拠点としての重要性の高まりや将来性の評価により、同地域への投資の流入が続いている。国連貿易開発会議 (UNCTAD) の発表では、2014 年の ASEAN の対内直接投資額は 1,330 億<sup>ドル</sup>で 10 年前に比べ 3.4 倍に拡大し、世界全体の 11% まで高まっている。直近では、生産コストの高騰や一極集中リスクを考慮した中国からの生産移管もあり、世界の ASEAN 向け投資は 2 年連続で中国を上回った。中でも、日本は ASEAN 重視の姿勢を強めており、ASEAN 向け投資では米国や中国を上回っている。財務省の直接投資統計では、日本の 2014 年の ASEAN 向け投資は 204 億<sup>ドル</sup>と 10 年前の 7 倍以上となっており、日本の対外直接投資の 17% が ASEAN 向けである。

ASEAN の貿易構造にも既に変化が現れている。まず、地域全体の貿易量はこの 10 年間で急拡大し、世界全体に占める割合は 5.8% から 6.9% に上昇している。これには、主要国との貿易だけでなく、域内貿易の拡大が大きく寄与している。域内貿易の内訳をみると、2000 年以降は素材や最終消費財に代わり、部品や加工品といった中間財の比率が急増している。企業が域内貿易の自由化に向けた流れを捉え、経済発展段階や賃金水準が異なる国が混在する ASEAN の特徴を活かした効率的なサプライチェーンを構築してきたことが貿易構造の変化からも読み取れる。

ASEAN の貿易額の推移



ASEAN 域内の財別貿易の推移



出所: UN Comtrade

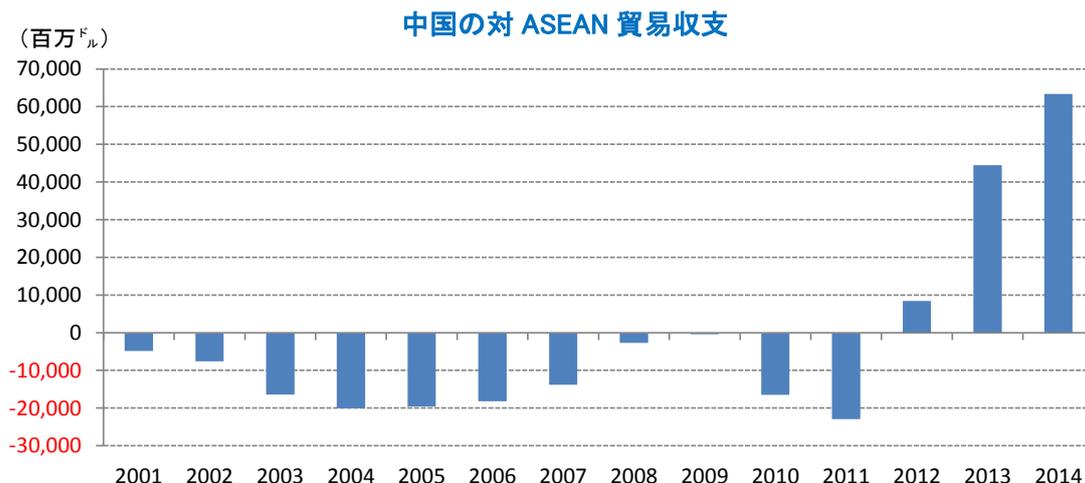
出所: METI

投資で先行する日本に対し、ASEAN の対外貿易では中国の存在感が高まっている。10 年前の中国の対 ASEAN 貿易額は米国や日本を大きく下回っていたものの、過去 10 年間、輸出入が共に平均して年 10% 以上の成長を記録した結果、現在は多くの ASEAN 諸国にとって最大の貿易相手国になっている。特に、ASEAN の中国からの輸入が大きく伸びており、足元では日本や米国の約 2 倍の水準に達している。この結果、中国の対 ASEAN 貿易収支は 2012 年に黒字に転換し、現在はシンガポールを除く全ての ASEAN 諸国が中国に対して貿易赤字を抱えている。対称的に、米国や日本も ASEAN との貿易を着実に拡大してきたものの、ASEAN にとっての相対的な重要性は低下傾向にある。しかし、中国への過度な依存は ASEAN にとってリスクでもある。2014 年下半期以降、中国経済の減速に資源価格の下落が重なり、多くの ASEAN 諸国において輸出入が前年比マイナスとなり、経済成長も減速傾向にある点には注意が必要である。

ASEAN-6 の地域別貿易額

	輸出					輸入				
	2004		2014		年当たり 伸び率	2004		2014		年当たり 伸び率
	百万ドル	シェア	百万ドル	シェア		百万ドル	シェア	百万ドル	シェア	
ASEAN	73,432	13.1%	173,611	13.8%	9.0%	66,313	13.3%	173,124	14.5%	10.1%
中国	41,123	7.4%	145,322	11.5%	13.5%	46,225	9.3%	202,994	17.0%	15.9%
米国	83,585	14.9%	121,880	9.7%	3.8%	56,147	11.3%	89,033	7.4%	4.7%
日本	65,268	11.7%	115,627	9.2%	5.9%	76,104	15.3%	108,027	9.0%	3.6%
その他	295,860	52.9%	703,594	55.8%	9.0%	252,947	50.8%	624,094	52.1%	9.5%
世界計	559,268	100.0%	1,260,035	100.0%	8.5%	497,736	100.0%	1,197,273	100.0%	9.2%

出所: UN Comtrade



出所: UN Comtrade

尚、国別にみた場合、ASEAN 諸国の貿易面での中国依存度合いには濃淡がある。経済発展が先行するタイ、マレーシア、シンガポール等では先進国向けの輸出産業が確立されていることから貿易相手国が多様化しており、極端な中国依存はみられない。一方、CLMV では製造業が本格的に根付く前段階にあることから貿易相手国が限定されており、中でも中国と国境を接するベトナム、ミャンマー、ラオスは中国との貿易比率が相対的に高い。ASEAN の中国向け輸出はエネルギー、金属資源、素材分野が多いのに対し、中国からの輸入は機械や電化製品が上位を占め、中国の日用品も ASEAN に多く流入している。消費市場としての ASEAN の将来性が注目されているが、中国は逸早く ASEAN 市場の獲得に動いているとも言える。

### ASEAN 諸国の対中貿易依存度

	輸出			輸入		
	中国	世界	%	中国	世界	%
タイ	25,084	227,573	11.0%	38,498	227,932	16.9%
インドネシア	17,606	176,292	10.0%	30,624	178,179	17.2%
フィリピン	8,034	61,810	13.0%	10,284	67,757	15.2%
マレーシア	28,205	234,259	12.0%	35,330	208,980	16.9%
シンガポール	51,487	409,914	12.6%	44,390	366,376	12.1%
ブルネイ	135	10,109	1.3%	358	3,597	9.9%
カンボジア	281	9,248	3.0%	3,004	9,227	32.6%
ラオス	1,770	3,844	46.1%	1,844	6,793	27.1%
ミャンマー	2,857	10,640	26.9%	7,339	18,407	39.9%
ベトナム	14,906	150,186	9.9%	43,868	148,049	29.6%

出所: UN Comtrade (2014 年。但し、カンボジア及びミャンマーは 2013 年)

### 一帯一路構想の ASEAN への影響

ASEAN は中国が国策プロジェクトとして掲げる一帯一路構想にも大きく関係している。一帯一路には、中国から東南アジアを經由してインド洋に抜けるルート確保や東アジアと欧州を結ぶ海のシルクロードが含まれており、東南アジアもこの中に組み込まれている。ASEAN にとっては、成長に不可欠な電力等のインフラ整備、メコン地域における鉄道建設、海の ASEAN における港湾の拡充等への期待が大きい。これまでは資金不足がインフラ整備におけるボトルネックのひとつだったが、中国によるアジアインフラ投資銀行 (AIIB) の設立も金融面での支援体制の強化につながる可能性がある。

中国にとっての一带一路の意義は、政治面ではアジアにおけるリーダーシップの確保や国境問題を抱える周辺国との地域協力、経済面では中国の内陸部の経済発展や海洋へのアクセスの確保が挙げられる。また、国内経済の減速感が強まる中、海外でのインフラ整備を通じて、中国企業の海外需要の獲得の後押しや自国の生産設備の供給過剰問題の解決につなげたい思惑がある。中でも、ASEANのインフラ建設はターゲットになると考えられる。例えば鉄鋼では、ASEANの輸入量は2014年に60百万トンを達しており、約5年間で倍増しているが、とくに中国から輸入が目立っており、中国が全体に占める割合は同期間で12%から42%に大きく上昇している。



出所:SEAI

今後、一带一路やAIIBが中国の戦略通りに機能した場合、ASEANの中国依存はますます深まる可能性がある。日米の存在感の低下が懸念されるが、両国にとってもASEANは戦略上、重要な地域であることは変わらない。米国はここ数年、オバマ政権のリバランス政策によりアジアにおける政治的・経済的なプレゼンスを強化している。政治面では、ミャンマーの民主化を支援し、従来以上に政府首脳による東南アジア訪問を増やすことで、各国とのパイプの強化を図ってきた。経済面では、環太平洋戦略的経済連携協定(TPP)を推進し、アジアとの連携強化に軸足を移してきた。日本は国内市場が頭打ちの中、アジアと共に成長する姿勢を強めている。多くの日本企業がアジア市場に進出し、政府もさまざまな支援策を表明している。AEC発足によりASEAN経済への注目が高まる中、今後、如何にASEANの成長を取り込むかを巡る各国の競争も一段と加速することが予想される。

以上

担当	丸紅経済研究所 シニア・エコノミスト 井上祐介	TEL: 03-3282-7945 E-mail: Inoue-Y@marubeni.com
住所	〒100-8088 東京都千代田区大手町1丁目4番2号 丸紅ビル12階 経済研究所	
WEB	<a href="http://www.marubeni.co.jp/research/index.html">http://www.marubeni.co.jp/research/index.html</a>	

(注記)

- 本資料は公開情報に基づいて作成されていますが、当社はその正確性、相当性、完全性を保証するものではありません。
- 本資料に従って決断した行為に起因する利害得失はその行為者自身に帰するもので、当社は何らの責任を負うものではありません。
- 本資料に掲載している内容は予告なしに変更することがあります。
- 本資料に掲載している個々の文章、写真、イラストなど(以下「情報」といいます)は、当社の著作物であり、日本の著作権法及びベルヌ条約などの国際条約により、著作権の保護を受けています。個人の私的使用および引用など、著作権法により認められている場合を除き、本資料に掲載している情報を、著作権者に無断で、複製、頒布、改変、翻訳、翻案、公衆送信、送信可能化などすることは著作権法違反となります。