



令和6年度
新たな課題に挑戦するASEAN

2025年 2月

一般財団法人 **国際貿易投資研究所 (ITI)**

INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT

令和6年度 (一財) 貿易・産業協力振興財団 助成事業

はしがき

ASEAN は 2015 年に ASEAN 経済共同体 (AEC) 2015 を実現し、現在 AEC2025 の行動計画を実施している。AEC2015 は物品貿易自由化をほぼ実現し、サービス、投資、人の移動の自由化は相当程度前進した。続く AEC2025 ではサービスや投資の一層の自由化を進めるとともに貿易円滑化に取り組んできた。

世界経済は先行きの不透明感が増している。米国のトランプ第 1 次政権下で顕著になった米中対立はバイデン政権でも継続、2025 年の第 2 次トランプ政権において更なる激化が懸念される。米国が実施した対中追加関税措置によって ASEAN の一部の国は“漁夫の利”を得て経済の発展に繋がった。しかし、第 2 次トランプ政権では ASEAN 各国もまた関税賦課の標的となる可能性があり、必ずしも従来のような成長路線が続くとは限らない。

トランプ大統領が掲げる「米国第一主義」に見られる保護主義的な動向は ASEAN の経済統合へマイナスの影響を与える恐れがある。ASEAN がこの先も経済統合を進めるためには、不透明感が増す世界経済への対応が必要である。現在 ASEAN は AEC2025 の次の長期的な経済統合の目標である「AEC2045」の策定を行っている。この AEC2045 では新たにデジタル経済とイノベーション、グリーン経済とサステナビリティが柱として加わる見込みである。

今年度の調査では、変化する世界経済における ASEAN を対象に、ASEAN の市場統合の深化とデジタル化への対応、日本と ASEAN 間の経済安全保障の展望、ビジネスと人権、金融包摂、スタートアップといった ASEAN を取り巻く新たな課題を取り上げた。また、タイの自動車市場の EV 化に伴った中国メーカーの進出はこれまで ASEAN の自動車市場の中心であった日系企業における重大な関心事であるほか、環境政策と貿易の関係として中国における廃棄物の輸入禁止による ASEAN への影響を分析した。

本報告書が ASEAN で事業を行い、あるいは計画している企業の各位に資することが出来れば幸甚である。なお、本報告書の各章の見解は、執筆者の属している機関および国際貿易投資研究所の公式の見解ではないことにご留意頂きたい。

2025 年 2 月

一般財団法人 国際貿易投資研究所

要 旨

第 1 章 厳しい世界経済下の ASEAN 経済統合と新たな課題

—市場統合の深化とデジタル化への対応—

世界経済の構造変化の下で ASEAN と東アジアは急速に経済発展し、その経済発展を ASEAN 経済統合が支援してきた。ASEAN は 1976 年から域内経済協力を進め、1992 年からは ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) の実現を目指し、2015 年には遂に ASEAN 経済共同体 (AEC) を創設した。そして「AEC2025」の達成に向けて経済統合を深化させてきている。

しかしながら、現在の厳しさを増す世界経済の状況は、ASEAN 経済と経済統合にも大きな影響を与えている。ただし、そのような状況下でありながら、ASEAN は経済統合を確実に深化させ、現在の目標である「AEC2025」を越えて、新たな統合の目標「AEC2045」を策定して経済統合の深化を目指している。

本稿では、厳しさを増してきている世界経済の変化の下の ASEAN 経済統合とその新たな長期的課題について考察する。すなわち、これまでの ASEAN 経済統合を振り返るとともに、現在の世界経済とミャンマーの状況下の ASEAN 経済統合の深化と経済統合の新たな長期的課題について考察する。また ASEAN 経済統合に関係する日本企業の活動と生産ネットワーク形成についても、自動車産業を例に考える。

第 2 章 経済安全保障と ASEAN

米中の戦略的競争、ロシアのウクライナ侵略等の地政学的変動が起きる中で、西側諸国と中国・ロシアの分断が広がっている。こうした中、グローバルサウスと呼ばれる新興国・途上国が台頭し、東西陣営の間で中立的な立場を維持している。我が国は、グローバルサウスの中でも急速に発展する ASEAN に対して、サプライチェーンの強靱化、経済的威圧への対抗、エネルギー・食料の安定供給、債務問題への対応、デジタル分野での連携など経済安全保障分野の政策課題について、他の西側諸国と連携しながら支援を行っていくべきである。

第 3 章 ASEAN における EV 化の進展と中国自動車の進出

—タイの事例、日本企業の対応—

本論文は、ASEAN 地域における自動車産業の EV 化の進展と中国自動車メーカーの進出がもたらす影響を分析する。特に、ASEAN 最大の自動車生産拠点であるタイに焦点を当て、日本企業と中国企業の戦略を比較し、EV シフトが及ぼす経済的・産業的影響を考察する。

タイ政府は「Thailand 4.0」政策のもと、EV 産業の振興を推進し、法人税免税や EV 購入補助金などの優遇策を実施している。これにより、BYD や長城汽車などの中国メーカーが積極的に進出し、タイを ASEAN 域内の EV 生産ハブとする動きが加速している。一方、日本メーカーは慎重な対応を取り、HEV や PHEV を中心とした戦略を展開している。

また、中国 EV メーカーの価格戦略と ACFTA (ASEAN 中国 FTA) を活用した関税撤廃により、タイ市場における中国車のシェアは急速に拡大し、日本車の優位性が揺らいでいる。しかし、充電インフラの未整備やバッテリーの現地生産能力の不足などの課題も依然として残る。

本稿では、EV シフトの現状と課題を整理し、ASEAN 地域における EV 産業の持続可能な成長に向けた提言を行う。

第 4 章 ASEAN における金融包摂

ASEAN 各国では、デジタル金融包摂の実現に必要な決済インフラやデジタル ID の導入・普及に加えて、域内におけるクロスボーダーの送金システムや QR コード決済サービスの連携などが加速しており、先進諸国でも参考にすべき事例は少なくない。顧客層に応じた多様な金融サービスの選択肢が広がることにより、金融包摂およびユーザーにとっての利便性向上などが期待される。一方、デジタルリテラシーの欠如・不足、サイバーセキュリティや消費者保護といった新たな問題やリスクを考慮する必要がある。日本に対しては、金融インフラ面での支援余地があるとみられる一方、クロスボーダーリテール決済サービスの連携に関しては、日本側の取り組みの加速が求められる。

第 5 章 ASEAN におけるビジネスと人権

2011 年 6 月に国連人権理事会が「ビジネスと人権に関する指導原則 (指導原則)」を推奨することを全会一致で決定し、指導原則は ASEAN でも採択された。ビジネスと人権への取組みは EU が先行し、2011 年に加盟国に国家行動計画 (NAP) の策定を要請し、EU 加盟国は NAP を策定している。

指導原則は、人権を保護する国家の義務、人権を尊重する企業の責任、被害を被った人々

への救済の 3 つの柱から構成されている。政府は国家行動計画（NAP）の策定と実施を求められ、企業は人権を尊重する責任を果たすために人権デューディリジェンスに取り組むことが求められている。人権侵害など人権の尊重で問題があることが判明するとメディアや人権 NGO の厳しい批判を受け、取引先企業からの改善要求など事業に大きな影響を及ぼすなどの大きな経営リスクとなる。

ASEAN のビジネスと人権への取組みは欧米より遅れていたが、現在、タイ、インドネシア、ベトナムが NAP を作成している。米国商務省によると ASEAN では強制労働や児童労働により製造された品目が報告されており、違反商品保留命令（WRO: Withhold Release Orders）によりマレーシア産品が輸入を差し止められた。また、ウイグル強制労働防止法（UFPLA）によりベトナムやカンボジアからの輸入が差し止められている。ASEAN でサプライチェーンにおける人権の問題を重要な経営課題として認識している日系企業は急速に増加しているが、人権デューディリジェンスを実施している企業の比率はまだ低い。

第 6 章 中国の廃プラスチック・古紙の輸入禁止による ASEAN への影響

かつて世界最大の廃棄物輸入国であった中国は度重なる輸入規制を経て、2010 年代後半以降、廃棄物の輸入の禁止を行った。中国政府は 2000 年ごろから循環経済への転換を推進してきたものの、廃プラスチックや古紙の回収・リサイクル率はまだ低い。中国の輸入禁止により、これまで中国が輸入してきた廃プラスチックや古紙はタイやマレーシア、インドネシア、ベトナムといった ASEAN へ流入した。こうした ASEAN の国々は廃棄物の輸入急増に対応しつつ、一方で中国から進出してきたリサイクル企業が輸入した廃棄物を再生し、資源として中国に輸出するようになった。中国のプラスチックおよび紙製品の輸出は増加傾向にあるが、国内での再生資源の不足は国外からの輸入または新品の素材を使ったバージン材で補完している。現状では中国の廃棄物輸入の禁止は廃棄物の輸入および再生処理を国外に拡張した状態に過ぎない。

また、廃棄物を輸入している ASEAN 諸国にとっても問題は多い。ASEAN では不適切に処理された廃プラスチックによる海洋プラスチックごみは大きな課題とされ、「バンコク宣言」や「海洋ごみに対する ASEAN 大アクションプラン（2021-2025）」が発表された。日本も 2023 年 8 月に発表した「日 ASEAN 経済共創ビジョン」において海洋プラスチックの削減に資するルール形成などを掲げ、ASEAN との連携を図っている。廃棄物の問題に関しては自国のみの利益を考えていては根本的な問題の解決には至らない。ごみの排出源は日

本を含む先進国が中心であり、責任を持って国際間の協力に取り組む必要がある。

第7章 ASEANにおけるスタートアップ（日本人起業家の事例）

本研究は、ASEAN 諸国の経済発展の起爆剤として期待されるスタートアップに着目し、その実態を多角的に分析した。第2次世界大戦後、ASEANは先進国の投資を呼び込み、急速な経済成長を遂げたが、近年では成長の停滞が見られる。この状況を打開するため、各国政府はスタートアップ支援策を強化し、エコシステムの形成に注力している。本研究では、ASEAN スタートアップの歴史、エコシステムの主要要素、ユニコーン企業の動向、VC資金調達の状況を分析し、各国のエコシステムの特徴を明らかにする。また、ASEAN 各国で活躍する日本人起業家の事例を紹介し、彼らの事業内容と成功要因を探る。これにより、ASEAN 地域のスタートアップ環境と日本人起業家の活躍についての理解を深めることを目的とする。本稿は、ASEAN スタートアップ・エコシステムの現状と課題を包括的に把握し、今後の発展に向けた示唆を得ることを目的とする。

目 次

第1章 厳しい世界経済下の ASEAN 経済統合と新たな課題	
—市場統合の深化とデジタル化への対応—	1
	九州大学大学院 経済学研究院 教授 (一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員 清水 一史
はじめに	1
第1節 ASEAN 経済統合の深化	2
第2節 厳しさを増す世界経済	6
第3節 厳しい世界経済下の ASEAN と AEC	8
第4節 新たな経済統合の長期目標「AEC2045」の策定：2025年を越えて	11
第5節 ASEAN 経済統合の新たな課題への対応	16
第2章 経済安全保障と ASEAN	25
	政策研究大学院大学 教授 篠田 邦彦
第1節 日本の経済安全保障と通商政策	25
第2節 グローバルサウスの台頭と経済安全保障協力の必要性	27
第3節 ASEAN との経済安全保障協力	32
第3章 ASEAN における EV 化の進展と中国自動車の進出	
—タイの事例、日本企業の対応—	49
	国土舘大学 政経学部 教授 (一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員 助川 成也
はじめに	49
第1節 ASEAN 自動車産業の発展：貿易自由化と投資戦略	50
第2節 タイの自動車産業の EV へのシフト	55
第3節 タイの自動車市場における EV の位置付け	63

第4節	EV生産・輸出拠点化するタイ	73
	おわりに	77
第4章	ASEANにおける金融包摂	79
	公益財団法人国際通貨研究所 経済調査部 主任研究員 福地 亜希	
	はじめに	79
第1節	ASEANにおける金融包摂の現状と課題	79
第2節	金融包摂に向けた地域横断の取り組み	82
第3節	各国におけるデジタル金融包摂に向けた動き	85
	おわりに	94
第5章	ASEANにおけるビジネスと人権	100
	亜細亜大学アジア研究所 特別研究員 (一財)国際貿易投資研究所 客員研究員 石川 幸一	
	はじめに	100
第1節	ビジネスと人権への取組みと国連指導原則(2011年)	101
第2節	国家行動計画とASEANの対応	105
第3節	ベトナムのNAP	109
第4節	ASEANの人権状況と人権問題への取り組み	116
第5節	日本企業の対応	124
	おわりに	125
第6章	中国の廃プラスチック・古紙の輸入禁止によるASEANへの影響	129
	(一財)国際貿易投資研究所 主任研究員 吉岡 武臣	
	はじめに	129
第1節	中国における廃棄物の輸入規制	129

第2節 廃棄物輸入禁止後の中国国内の影響	132
第3節 中国の輸入禁止による廃プラスチックと古紙の貿易の変化	134
まとめ	148

第7章 ASEANにおけるスタートアップ（日本人起業家の事例）	151
---------------------------------	-----

都留文科大学 教養学部地域社会学科 教授

佐脇 英志

はじめに	151
第1節 ASEANスタートアップの歴史	151
第2節 ASEANスタートアップのエコシステム	154
第3節 ASEANスタートアップ Unicorn 動向	156
第4節 ASEANスタートアップのVC資金調達	158
第5節 ASEANスタートアップ EC市場動向	159
第6節 ASEANスタートアップエコシステムの各国の状況と日本人起業家	163
終わりに	170

第1章 厳しい世界経済下の ASEAN 経済統合と新たな課題 —市場統合の深化とデジタル化への対応—

九州大学大学院 経済学研究院 教授
(一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員
清水 一史

はじめに

世界経済の構造変化の下で、とりわけ世界的な貿易と投資の拡大の下で ASEAN と東アジアは急速に経済発展し、その経済発展を ASEAN 経済統合が支援してきた。1967 年に設立された ASEAN は、東アジアで最も深化した経済統合である。1976 年から域内経済協力を進め、1992 年からは ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) の実現を目指し、2003 年からは AEC の実現を目指した。2015 年 12 月 31 日には遂に AEC を創設し、更に「AEC2025」の達成に向けて経済統合を深化させてきている。また ASEAN は東アジア全体の経済統合においても中心であり、2022 年には ASEAN が提案して交渉をリードしてきた RCEP が発効した。

しかしながら、現在の厳しさを増す世界経済の状況は、ASEAN 経済と経済統合にも大きな影響を与えている。2017 年の第 1 期トランプ政権による保護主義と米中対立の拡大、2020 年からのコロナ感染の拡大、2021 年以降も、バイデン政権による米中対立の拡大、ウクライナへのロシアの軍事侵攻、イスラエルとハマスの戦争を含む中東の情勢、ミャンマーの情勢が、世界経済とともに ASEAN と東アジア経済に大きな負の影響を与えている。更に 2025 年 1 月には、第 2 期トランプ政権が成立した。

ただし、そのような状況下でありながら、ASEAN は経済統合を確実に深化させている。更に、「AEC2025」を越えて、「AEC2045」へ向けて経済統合の深化を目指している。

本稿では、厳しさを増してきている世界経済の変化の下の ASEAN 経済統合とその新たな長期的課題について考察したい。すなわち、これまでの ASEAN 経済統合を振り返るとともに、現在の世界経済とミャンマーの状況下の ASEAN 経済統合の深化と経済統合の新たな長期的課題について考察する。また ASEAN 経済統合に関係する日本企業の活動と生

産ネットワーク形成についても、自動車産業を例に考えたい。

第 1 節 ASEAN 経済統合の深化

1. ASEAN 経済統合の展開

世界経済の構造変化の下で、東アジアでは ASEAN が経済統合をリードしてきた。1967 年に設立された ASEAN は、当初の政治協力に加え、1976 年の第 1 回首脳会議と「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挫折に終わったが、ASEAN 域内経済協力は 1987 年の第 3 回首脳会議を転換点として、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もとに、「集団的外資依存輸出指向型工業化戦略」へと転換した。その後、1992 年からは ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) の確立を目指してきた。また冷戦構造の変化を契機に CLMV 諸国が ASEAN に加盟して領域が拡大した (注 1)。

2003 年 10 月の第 9 回首脳会議における「第 2 ASEAN 協和宣言」は、ASEAN 経済共同体 (AEC) の実現を打ち出した。AEC は、2020 年までに物品 (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った。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 年とすることが宣言された。2007 年 11 月の第 13 回首脳会議では、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、2015 年までに「A.単一市場と生産基地」、「B.競争力のある経済地域」、「C.公平な経済発展」、「D.グローバルな経済統合」、を実現することを目標とした (注 2)。

ASEAN は、着実に AEC の実現に向かい、2015 年 12 月 31 日には AEC を創設した。AEC は東アジアで最も深化した経済統合である。AEC では、関税の撤廃に関して、AFTA とともにほぼ実現を果たした。2015 年 1 月 1 日には、CLMV 諸国の一部例外を除き、全加盟国で関税の撤廃が実現された。ASEAN10 か国全体での総品目数に占める関税撤廃品目の割合は 95.99%に拡大した (注 3)。

2015 年 11 月の首脳会議では、2025 年へ向けての新たな AEC の目標 (「AEC ブループリント 2025」) を打ち出した。「AEC ブループリント 2025」は、「A.高度に統合され結合した経済 (A1 物品貿易、A2 サービス貿易、A3 投資環境、A4 金融統合、金融包摂、金融安定化、A5 熟練労働者・ビジネス訪問者の移動円滑化、A6 グローバル・バリュー・チェ

ーンへの参画強化)」、「B.競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN」、「C.連結性強化と分野別統合」、「D.強靱で包括的、人間本位・人間中心の ASEAN」、「E.グローバル ASEAN」の 5 つの柱を示した (表 2 も参照)。「AEC ブループリント 2025」は、これまで達成してきた関税撤廃等の成果の延長に、未達成の部分を達成して統合を深化させることを目標とした。

2. ASEAN 経済統合の成果

(1) 関税撤廃など着実な経済統合の深化

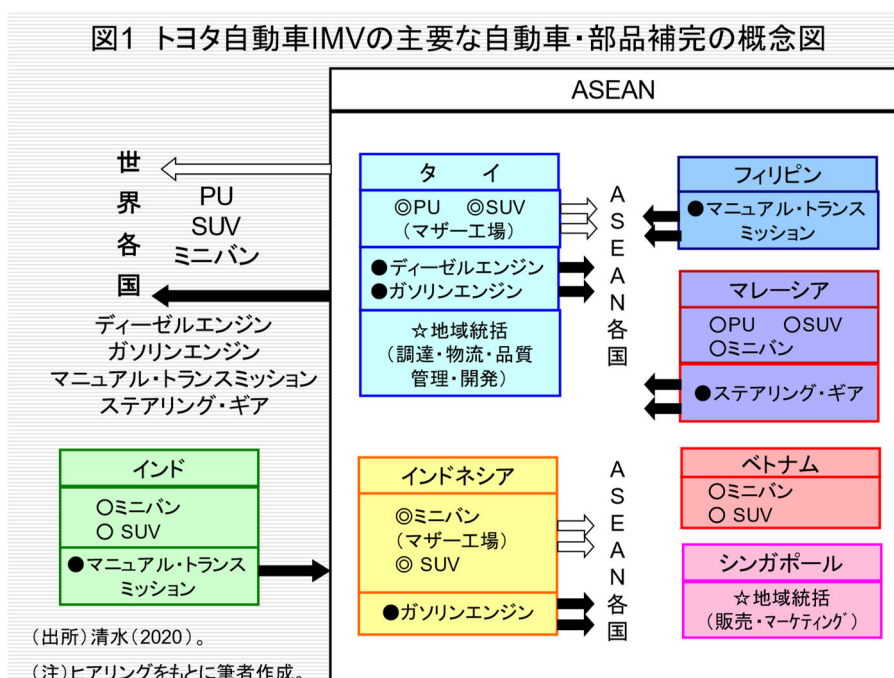
ASEAN 経済統合は、関税撤廃など着実な成果を上げてきた。AFTA は東アジアの FTA の先駆であるとともに、東アジアで最も自由化率の高い FTA である。先行加盟 6 か国は、2010 年 1 月 1 日にはほぼすべての関税を撤廃し、2015 年 1 月 1 日には、CLMV 諸国の一部例外を除き、全加盟国で関税の撤廃が実現された。ただし、CLMV 諸国においては、関税品目表の 7%までは 2018 年 1 月 1 日まで撤廃が猶予された。2018 年 1 月 1 日には、3 年間猶予されていた CLMV 諸国の 7%の品目も関税撤廃され、ASEAN の関税撤廃が完了した。また原産地規則の改良や自己証明制度の導入、税関業務の円滑化、ASEAN シングルのウインドウ (ASW)、基準認証等も進められた。更にサービス貿易の自由化、投資や資本の移動の自由化、熟練労働者の移動の自由化等も徐々に進められてきた。

(2) 生産ネットワーク構築を支援

国際分業と生産ネットワークの確立も支援された。その典型は自動車産業であった。ASEAN の自動車販売において日本車のシェアは 80%程度と大きく、日本自動車産業は ASEAN 経済に大きな意味を有してきた。そして BBC、AICO、AFTA、AEC によって支援されながら、日系企業の自動車生産ネットワークが ASEAN 全体で構築されてきた。ASEAN 経済統合政策と企業の生産ネットワーク構築の合致であった。

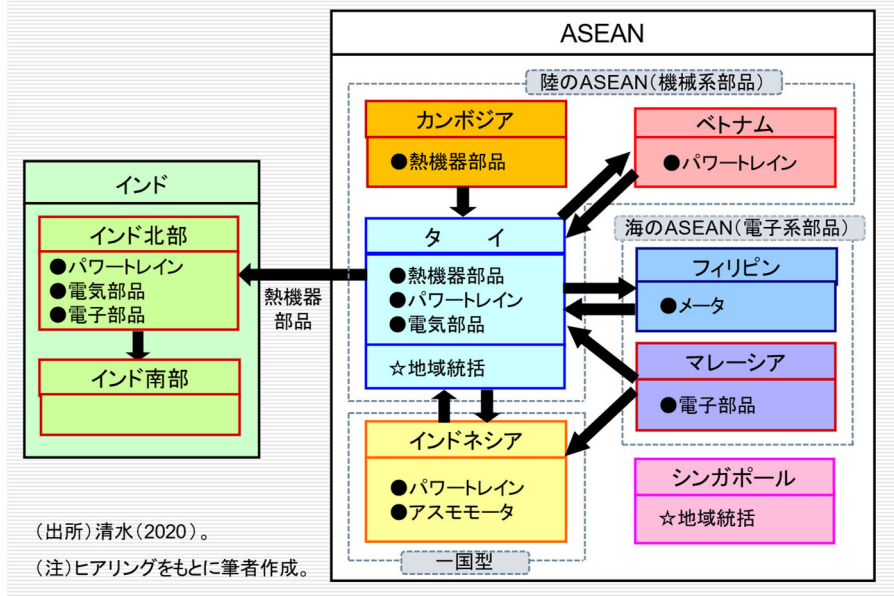
その典型例として、トヨタ自動車とデンソーの例がある。たとえばトヨタ自動車は、BBC スキームに始まり、ASEAN 経済統合政策を利用して、ASEAN 域内における主要部品の集中生産と補完を行ってきた。とりわけ 2004 年からの革新的国際多目的車 (IMV) プロジェクトは、ASEAN 経済統合と自動車部品補完・生産ネットワーク形成の典型例である。これまでの部品の集中生産と補完の延長に、域内分業と現地調達を大幅に拡大し、AFTA を利用しながら多くの部品を ASEAN 各国で生産・補完し、完成車も各国で生産・補完す

るとともに世界各国に輸出してきている（図1、参照）。さらにIMVプロジェクトは、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拡大し、一次部品メーカー、二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た。またそれらによりASEANでの生産と雇用の拡大、ASEANを含めた現地調達を拡大、技術の向上も促進されてきた（注4）。



デンソーの分業と補完も、ASEAN 経済統合と生産ネットワーク形成の典型例である。デンソーは、現在、自らが「玉突き戦略」と呼ぶ ASEAN 地域における生産戦略を進めており、AFTA を利用しながら ASEAN 全域で、また一部インドを含めて、熱機器、電気・電子、パワートレイン製品・部品等を補完してきている（図2、参照）。分業と補完のために、2016年にはカンボジアに新たな工場も設立した（注5）。

図2 デンソーの主要な部品補完の概念図



日本企業の技術協力や人材育成も成果を上げている。たとえば、タイのデンソーは、技能オリンピックで多くの金メダルを受賞してきた。以前は日本人技術者の指導を受けたタイ人社員等が受賞していたが、タイでの技術蓄積が進み、タイ人指導者が教えたタイ人社員も受賞するようになった（注6）。日本の技術がASEAN諸国に定着した好例であろう。

(3) 東アジアの経済統合を推進：東アジアの経済統合においても中心

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。東アジアではアジア経済危機への対策を契機に、ASEAN+3やASEAN+6などの地域経済協力が重層的・多層的に展開しており、その中心はASEANであった。また5つのASEAN+1のFTAが、ASEANを軸として確立されてきた。

東アジア全体のFTAはなかなか進まなかったが、ASEANは2011年11月のASEAN首脳会議で新たな東アジア全体のFTAであるRCEPを提案し、交渉を牽引した。2021年11月には遂にRCEPが東アジア15か国によって署名され、2022年1月にまずは10か国で発行した。RCEPの目的は、地域的な貿易及び投資の拡大を促進し世界的な経済成長及び発展に貢献する、現代的で包括的な質の高いかつ互恵的な経済連携協定を構築することである。RCEPは、世界の成長センターである東アジアにおける初のメガFTAである。RCEP参加国は世界のGDP・人口・貿易の約3割を占めるとともに、それらが拡大中で

ある。また RCEP は、これまで FTA が存在しなかった日中と日韓の FTA の実現を意味する。そして RCEP においては、ASEAN の中心性が規定されている（注 7）。

第 2 節 厳しさを増す世界経済

1. 第 1 次トランプ政権下の保護主義拡大・米中対立とコロナ拡大

東アジアは世界経済における貿易投資の拡大下で急速な経済発展を遂げてきた。そして東アジアでは、ASEAN を中心とした経済統合が貿易投資の拡大を促進してきた。しかし 2010 年代後半から保護主義と米中対立が顕在化してきた。2017 年 1 月にはトランプ氏がアメリカ大統領に就任し、アメリカは環太平洋経済連携協定（TPP）から離脱した。これまで世界の自由貿易体制を牽引してきた通商政策を逆転させ、2018 年からは貿易摩擦を引き起こした。アメリカは、中国向けの措置として、通商法 301 条に基づき、2018 年 7 月に第 1 弾、8 月に第 2 弾、9 月に第 3 弾の対中国の追加関税を掛けた。他方、中国はそれぞれに報復関税を掛けて、貿易摩擦が拡大した。2019 年 9 月 1 日にもアメリカは中国向け措置の第 4 弾の一部を発動し、米中貿易摩擦は更に拡大した。アメリカでは、貿易だけではなく資本取引をも加えて、多くの対中国措置が採用されてきた（注 8）。

このような状況に重なって、2020 年からはコロナウイルスの感染が中国から拡大して世界を襲ってきた。コロナ感染は各国に拡大し、供給ショックや需要ショックを与えた。こうして保護主義とコロナの感染拡大は、ダブルショックとなって ASEAN と東アジアに大きな負の影響を与えた（注 9）。ただし 2023 年には ASEAN や東アジアを含め世界的に終息してきた。

しかしながら、コロナは不可逆な影響を世界経済に与えて来ている。コロナの影響で経済のデジタル化が更に加速し、デジタル化への対応が ASEAN や東アジアにとっても急務となってきた。

2. 2021 年以降の世界経済の状況とミャンマーの状況

(1) 2021 年以降の世界経済の状況

2021 年 1 月にはバイデン氏がアメリカ大統領に就任し、国際協調路線への回帰を示したが、米中対立は更に深まった。対中政策では、これまでの追加関税と対中制裁を続けてトランプ政権の対中政策が維持された。そして先端半導体等の先端産業を巡る規制が強化

され、技術覇権と安全保障を巡る争いが拡大してきた。

2022年8月には「CHIPS および科学法(CHIPS プラス法)」や「インフレ削減法(IRA)」が成立した。また2022年10月7日の先端半導体の技術や装置に関する中国向け禁輸措置は、技術・製造装置・関連人材の中国との取引を禁止した。この措置は日本とオランダへも協力が要請された。2023年8月には投資に関する大統領令で、半導体・マイクロエレクトロニクス、量子情報技術、AIの3分野で対中投資を規制した。中国もアメリカへの対抗措置を講じ、対立は更に激しくなった。

米中対立は拡大し、アメリカと中国の貿易額は、2022年には2018年を上回り過去最高であったが、2023年には前年比16.7%減で大きく減少し、貿易額に占める中国の割合も11.3%へ下がった。

2025年1月には第2期トランプ政権が始まった。更に保護主義と米中対立が拡大する可能性がある。カナダやメキシコと対立する可能性もある。

2022年2月からのロシアのウクライナへの軍事侵攻も、大きな負の影響を与えている。明らかな国際法違反であり多くの犠牲者が出ているとともに、経済的にもウクライナ経済への悪影響とともに、ロシアとウクライナの供給制約から世界的な食料やエネルギーなどのインフレと金利高につながった。またG7諸国を中心にロシアへの大規模な経済制裁がなされ、米欧日対ロシアの政治的経済的分断が生じてきた。世界各国の経済安全保障への傾斜や自国経済優先への傾斜にもつながった。

2023年10月からのイスラエルとハマスのパレスチナにおける戦争と中東の状況も、大きな影響を与えている。2024年1月には休戦合意に達し19日から発効したが、いまだ先は見えない。

以上の世界経済の状況から、米中対立によるデカップリング傾向、更に対ロシア制裁と米欧日対ロシアのデカップリング傾向、更に以上の要因が複合的に作用して、高インフレとそれに対処するための各国の金利上昇、そして景気停滞と保護主義の一層の拡大の可能性がある。世界経済の状況は、これまでの貿易と投資の拡大による成長に更に逆行し、インフレ上昇・金利上昇とともに景気停滞と保護主義的傾向が拡大してきている。

(2) ミャンマーのクーデターとその後の状況

東アジアでは、2021年2月のミャンマーの軍事クーデターとその状況の持続が大きな負の影響を与えている。民政が続いていたミャンマーでは、2021年2月1日に国軍がク

ーデターを起こした。国軍は、アウン・サン・スー・チー国家顧問を拘束し、非常事態宣言を発して全権を掌握した。ASEAN 議長国であるブルネイは、同日に「ASEAN 議長国声明」を発し、ミャンマー国民の意志と権益に沿って、対話、和解、そして正常な状態に戻るための働き掛けを行うとした。またシンガポール、インドネシア、マレーシア、ベトナムも懸念を表明した。4月24日にはASEAN 首脳会議が開催され、議長声明でミャンマー情勢について「深刻な懸念」が表明されるとともに、5項目の合意がなされた(注10)。

しかし2025年2月時点で軍事クーデター後4年以上経過するが、ミャンマーの事態は收拾していない。2022年4月の首脳会議で合意した5項目も履行されていない。国軍対民主派と少数民族武装勢力の戦いが続くが、先は見えない。また国軍と少数民族武装勢力に対する中国の影響力が拡大している。

ミャンマーの状況は、民主主義と人権を害するとともに、ミャンマーの経済並びにミャンマーを含めたASEANの生産ネットワークに大きなマイナスとなり、ASEANの一体性と統合にも大きなマイナスとなる。

第3節 厳しい世界経済下のASEANとAEC

1. 諸変化の下でのASEAN経済統合の深化

第2節で述べたように、ASEANを取り巻く環境は厳しくなっているが、ASEANは着実にAECを深化させてきている。すなわち、関税撤廃完了の先に、貿易円滑化、サービス貿易の自由化、投資の自由化・円滑化等へ向かっている。

物品貿易自由化では、2022年3月にASEAN物品貿易協定(ATIGA)のアップグレード交渉を開始した。2025年には終了予定である。

最近のAFTAの実績では、AFTAの貿易自由化率は98.6%に達している。またAFTAの利用では、例えば、2023年のタイの輸出で、協定別で最も利用額の大きいFTAは、ASEAN自由貿易協定(AFTA・ASEAN物品貿易協定:ATIGA)であり、298億7,200万ドルであった。なお、2位はASEAN中国自由貿易協定(ACFTA)であり、234億9,600万ドル、3位は日本タイ経済連携協定(JTEPA)で68億400万ドルであった。またタイの輸出でAFTA・ATIGA利用の貿易は、2021年に262万8000万ドルから、2022年には307万9300万ドルに拡大し、2023年には298万7200万ドルと微減であったが、そのAFTA・ATIGA利用率は、2021年における67.7%から、2022年には73.5%へ、2023年

には 75.7%へと着実に拡大中である（注 11）。

貿易円滑化では、NTM 案件を解決するための代替メカニズムとして独立 NTM パネル・ラポーターを設立し、「非関税措置費用対効果ツールキット（NTM ツールキット）」の導入を進めている。「NTM ツールキット」の開発はパイロット実装段階にあり、インドネシアが医薬品や医療機器、セラミックス、機械、電子機器の製品リストを提供した。（2020 年 12 月に導入された）ASEAN シングルウィンドウ（ASW）を通じた ASEAN 税関申告書（ACDD）の電子交換は 9 か国で稼働している。急送貨物や e コマースで購入した貨物の取り扱いについては、税関当局と e コマース事業者との間の「e コマースデータに係る情報交換に関するガイドライン」を策定中であり、2025 年中に完成予定である。「ASEAN 加盟国間での認定事業者（AEO）相互認証取り決め（AAMRA）」については、タイ、ブルネイ、マレーシア、シンガポールの 4 か国で既に運用されており、インドネシアの税関による運用が 2024 年 10 月 1 日から開始された。AAMRA の運用開始により、迅速な貨物の通関、ASEAN 域内で取引される商品の貨物検査に関する優先処理が可能となる（注 12）。

サービス貿易では 2020 年 10 月に ASEAN サービス貿易協定（ATISA）に署名し、2021 年 4 月に発効した。ATISA によってサービス分野の自由化の進展が期待される。更に 2024 年 3 月 9 日に開催された第 30 回 AEM 非公式会合において、ASEAN サービス円滑化フレームワーク（ASFF）が採択された。ASFF は、域内のサービス分野における貿易および投資にとって、より好ましい予測可能な事業環境を生み出すことが期待されている（注 13）。投資では ACIA（ASEAN 包括投資協定）の改正が進められ、「ASEAN 投資円滑化枠組み（フレームワーク）（AIFF）」が採用されている。AIFF は、ASEAN では初めての投資円滑化の試みであり、ASEAN 地域全体での投資の呼び込みに資するであろう。

デジタル化への対応に関しても、多くの進捗があった。「ASEAN 電子商取引協定」が 2019 年 1 月 22 日に署名され、各国批准の後、2021 年 12 月 2 日に発効した（注 14）。また「ASEAN 電子商取引協定の実施に関する作業計画（2021-2025）」が進められている。2021 年 1 月には、第 1 回 ASEAN デジタル大臣会議（ADGMIN）が開催され、従来の「ASEAN 情報技術マスタープラン 2020）」を継承する形で、「ASEAN デジタルマスタープラン 2025（ADM2025）」が採択された（注 15）。2021 年には、デジタルを活用した経済回復策である「バンドルスリプガワン・ロードマップ（BSBR）：ASEAN のデジタル変革アジェンダ」が承認され、現在、BSBR の延長に、「ASEAN デジタル経済フレームワーク協定（DFFA）」が交渉中である。

2. ASEAN 統合へ逆に作用する要件

以上のように、ASEAN は着実に AEC を深化させてきているが、いくつかの ASEAN の経済統合へ逆に作用する例も見られる。まずは、ミャンマーを巡る問題である。2021 年 2 月のミャンマーの軍事クーデター後 4 年以上が経つが、2021 年 4 月の首脳会議で合意した 5 項目も履行されず、ASEAN はミャンマーの事態を収束させることができていない。ミャンマーの状況は、ASEAN が統合を深化させていく上で重要な基盤である ASEAN の一体性にマイナスとなる。一体性が揺らぐならば、経済統合の深化にも大きな負の影響が出る可能性がある。

他にも、フィリピンの自動車関税の例や、インドネシアのニッケルやボーキサイトの例も上げられる。フィリピン貿易産業省 (DTI) は、完成車輸入の急増が国内自動車産業に深刻な打撃を与えているとして、2021 年 2 月に輸入車に対するセーフガードの暫定措置を適用した。ただしその後、2021 年 8 月に輸入完成車に対するセーフガードの打ち切りが正式決定され、徴収されていた追加関税も払い戻しとなった (注 16)。2017 年からのベトナムの政令 116 にも見られたが、このような措置が頻発するようになると、統合の深化に負の影響を与えるであろう。

インドネシアは 2020 年 1 月から未加工の状態でのニッケルの輸出を禁止した。更に 2020 年 2 月 21 日に、未加工のボーキサイト鉱石のインドネシアからの輸出を 2023 年 6 月から禁止すると発表し、実際に鉱石のインドネシアからの輸出を 2023 年 6 月 10 日から禁止した (注 17)。未加工の原材料を国内で加工して付加価値を高めるためである。また投資を呼び込むためである。EV 生産に絡み、各国の産業育成に関係するが、各国で資源に関する保護主義や産業支援が大きく拡大すると、ASEAN 経済統合の深化にはマイナスとなる可能性がある。

第 1 節で述べたように、自動車産業はこれまで ASEAN 統合政策と企業の生産ネットワーク構築の合致の好例であったが、ベトナムの政令 116 やフィリピンのセーフガードの例、インドネシアのニッケルの輸出禁止の例など、逆に作用する例も見受けられる。

統合に逆に作用する例に対しては、ASEAN としての対応が必要であろう。そして統合の基盤となる ASEAN の一体性の確保と一層の ASEAN 統合の深化が重要であろう。ASEAN は、一体性を保ち、まとまっていないと統合を進めることが難しくなる。その意味で、ミャンマー問題への対応は不可欠である。またインドネシアのニッケルやボーキサ

イトの輸出禁止を含めて各国が保護主義的政策を採る可能性があり、統合に逆に作用するケースへの対応が必要である。ミャンマー問題や統合に逆に作用する件に対して、今年の議長国であるマレーシアの対応にも注目したい。

第4節 新たな経済統合の長期目標「AEC2045」の策定：2025年を越えて

ASEANは、厳しい世界経済下で着実にAECを深化させるとともに、「AEC2025」の次の長期の経済統合の目標である「AEC2045」の策定に向かっている。本節では、ASEANの新たな長期的経済統合の目標である「AEC2045」の策定の状況を、各種会議での状況と「AEC2045案」から考察したい。

1. 2024年2月第45回ASEAN経済統合に関するハイレベル・タスクフォース（HLTF-ET）と「AEC2045案」

2024年2月19～21日には、第45回ASEAN経済統合に関するハイレベル・タスクフォース（HLTF-ET）が開催され、長期のASEAN経済統合の方向性を示す新たなAECグループプリントの案「AEC2045案」が提示された（注18）。「AEC2045案」は、AECの今後20年間（2026～2045年）の長期戦略案である。「AEC2045」は、2025年のASEAN首脳会議において採択予定で、それまでにいくつか修正される可能性はあるが、大筋ではこの案に沿って「AEC2045」が出されるであろう。

「AEC2045案」は、1から6までの6つの大きな柱から構成される（表1、参照）。なお、参考として、「AEC2015」と「AEC2025」も付けることにしたい（表2、参照）。

「AEC2045案」では、これまでのAECの長期目標であった「AEC2015」の4つの柱、「AEC2025」の5つの柱から、柱が6つに増えている。そして、第2と第3の柱は、新たに付け加えられた柱である。最近の状況の変化に対応した柱と言える。以下、6つの柱の内容を見てみよう。

「1 シームレスにつながった単一市場と生産拠点」では、市場統合の深化が述べられている。内容としては、域内の物品・サービス貿易および金融統合の強化、ビジネスや人々の移動の円滑化であり、これまでの関税撤廃等の延長に、物品やサービスの自由移動等において、更に市場統合を進めることが述べられている。

「2 デジタル経済とイノベーション」では、デジタル・トランスフォーメーションの加

速、高度なイノベーション・エコシステムの形成等、デジタル化への対応が述べられている。「AEC2015」にも「AEC2025」にもなかった新たな柱である。

「3 グリーン経済とサステナビリティ」は、グリーン・バリューチェーンの域内統合の加速、地域での循環型経済のサプライチェーンの促進等であり、こちらも、「AEC2015」と「AEC2025」になかった新たな柱である。

「4 インクルーシブで公正な開発」では、開発格差の縮小、産学官および市民社会とのパートナーシップ推進、サービスが十分に受けられない／阻害された地域の社会参画促進が述べられている。公正な開発・経済格差の是正は、ASEAN 経済統合が従来から有している ASEAN にとって重要な目標で、かつ EU など他の経済統合に見られない ASEAN に特有の目標である。「AEC2015」には、「C.公平な経済発展」として、4つの柱の一つであったが、「AEC2025」では柱とはならず、再び柱の一つになった。中身としては、「AEC2025」の「D. 強靱で包括的、人間本位・人間中心の ASEAN」の延長と考えられる。

「5 強靱さを増す ASEAN」では、サプライチェーンの安定性の確保、強靱なエネルギーとインフラの構築、食糧安全保障や金融安定性の確保、将来的にも活用される ASEAN のビジネスや人材の担保が述べられる。「AEC2025」の「C.高度化した連結性と分野別統合」の延長の意味合いが大きいであろう。

「6 グローバル・コミュニティにおいて積極的な役割を果たす ASEAN」は、域外パートナーとの協力の強化、グローバル・バリューチェーンの高度化が述べられている。「AEC2015」の「D.グローバルな経済統合」、「AEC2025」の「E.グローバル ASEAN」の延長で、ASEAN 経済統合が従来から有している目標である。

表 1 「AEC2045 案」

AEC2045 案 (2024 年)	
1	シームレスにつながった単一市場と生産拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・ 域内の物品・サービス貿易および金融統合の強化 ・ ビジネスや人々の移動の円滑化
2	デジタル経済とイノベーション <ul style="list-style-type: none"> ・ デジタル・トランスフォーメーションの加速 ・ 高度なイノベーション・エコシステムの形成 ・ 分野別の担当機関（セクトラルボディ）の機能強化（知的財産、観光

業、運輸・交通、中小零細企業)
3 グリーン経済とサステナビリティ <ul style="list-style-type: none"> ・ グリーン・バリューチェーンの域内統合の加速 ・ 地域での循環型経済のサプライチェーンの促進 ・ グリーン・インフラと市場の連結 ・ 持続可能な海洋経済やサステナブル投資の奨励・拡大
4 インクルーシブで公正な開発 <ul style="list-style-type: none"> ・ 開発格差の縮小 ・ 産学官および市民社会とのパートナーシップ推進 ・ サービスが十分に受けられない／阻害された地域の社会参画促進
5 強靱（きょうじん）さを増す ASEAN <ul style="list-style-type: none"> ・ サプライチェーンの安定性の確保 ・ 強靱なエネルギーとインフラの構築 ・ 食糧安全保障や金融安定性の確保 ・ 将来的にも活用される ASEAN のビジネスや人材の担保
6 グローバル・コミュニティにおいて積極的な役割を果たす ASEAN <ul style="list-style-type: none"> ・ 域外パートナーとの協力の強化 ・ グローバル・バリューチェーンの高度化

(出所)「新たな ASEAN 経済共同体ブループリント、6つの戦略目標を策定へ」(JETRO『ビジネス短信』2024年4月4日号：<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/04/012da1f73752c75f.html>)から、筆者作成。

表 2 2007 年の AEC ブループリントと 2015 年の AEC ブループリント

AEC2015 (2007 年)	AEC2025 (2015 年)
A. 単一市場と生産基地	A. 高度に統合され結合した経済
A1 物品の自由な移動	A1 物品貿易
A2 サービス貿易の自由化	A2 サービス貿易
A3 投資の自由化	A3 投資環境
A4 資本のより自由な移動	A4 金融統合、金融包摂、金融安定化
A5 熟練労働者の自由な移動	A5 熟練労働者・ビジネス訪問者の移動円滑化
A6 優先統合分野	A6 グローバル・バリュー・チェーンへの参画強化

A7 食糧、農業、林業	
<p>B.競争力のある経済地域</p> <p>B1 競争政策</p> <p>B2 消費者保護</p> <p>B3 知的財産権</p> <p>B4 インフラストラクチャー</p> <p>B5 税制</p> <p>B6 電子商取引</p>	<p>B.競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN</p> <p>B1 効果的な競争政策</p> <p>B2 消費者保護</p> <p>B3 知的財産権協力の強化</p> <p>B4 生産性向上による成長、技術革新、研究開発等</p> <p>B5 税制協力</p> <p>B6 ガバナンス</p> <p>B7 効率的・効果的規制</p> <p>B8 持続可能な経済開発</p> <p>B9 グローバルメガトレンド・通商に関する新たな課題</p>
	<p>C.高度化した連結性と分野別統合</p> <p>C1 交通運輸</p> <p>C2 情報通信技術 (ICT)</p> <p>C3 電子商取引</p> <p>C4 エネルギー</p> <p>C5 食糧、農業、林業</p> <p>C6 観光</p> <p>C7 保健医療</p> <p>C8 鉱物資源</p> <p>C9 科学技術</p>
<p>C.公平な経済発展</p> <p>C1 中小企業</p> <p>C2 ASEAN 統合イニシアチブ (IAI)</p>	<p>D. 強靱で包括的、人間本位・人間中心の ASEAN</p> <p>D1 中小企業強化</p> <p>D2 民間セクターの役割の強化</p> <p>D3 官民連携 (PPP)</p> <p>D4 格差是正</p> <p>D5 地域統合に向けた努力への利害関係者による貢献</p>
<p>D.グローバルな経済統合</p> <p>D1 対外経済関係への一貫し</p>	<p>E.グローバル ASEAN</p> <p>域外国との経済連協定の改善、協定未締結の対話国と</p>

たアプローチ D2 グローバルサプライチェーンへの参加	の経済連携の強化等
---------------------------------------	-----------

(出所) ASEAN Secretariat (2008), *ASEAN Economic Community Blueprint*, ASEAN Secretariat (2015a), *ASEAN 2025: Forging Ahead Together* から筆者作成。日本語訳に関しては、石川・清水・助川 (2009)、ASEAN 日本政府代表部「ASEAN 経済共同体 (AEC) ブループリント 2025 (概要)」等を参照。

2. 2024 年 9 月第 56 回経済相会合

2024 年 9 月 17 日第 56 回経済相会合では、AEC を含めた ASEAN 共同体 (AC) の長期目標と「AEC2045」の直近 5 年間の戦略計画について話し合われた。「共同メディア声明」は、「2025 年の ASEAN 首脳会議において、ASEAN 共同体ビジョン 2045 およびその他の柱となる戦略計画とともに採択できるよう、AEC 戦略計画 2026-2030 の最終化を期待し、地域の弾力性、革新性、そしてダイナミックな将来の道筋を描く」と述べた (注 19)。

また「AEC2045」の最初の 5 年間 (2026-2030) の戦略計画について、「ASEAN 経済共同体 (AEC) 戦略計画 2026-2030 の策定において、ASEAN 経済統合に関するハイレベル・タスクフォース (HLTF-EI) が重要な進展を遂げたことを称賛」と述べられた (注 20)。

3. 2024 年 10 月第 44・45 回 ASEAN 首脳会議と『ASEAN 共同体ビジョン 2045』を実施するための戦略計画の策定に関する ASEAN 首脳宣言

2024 年 10 月 5 日に開催された第 44・45 回 ASEAN 首脳会議においても、ASEAN 共同体 (AC) の構築と「ASEAN 共同体ビジョン 2045」について話し合われた。「議長声明」では、「ASEAN 共同体構築」について、「我々は、ASEAN 共同体ビジョン 2025 の完全かつ効果的な実施を通じて ASEAN 共同体を強化し、ASEAN の対外関係における ASEAN の結束と中心性を高めるという我々の決意を再確認した」と述べられた (注 21)。

「ASEAN 共同体ビジョン 2045」については、「我々は、『ASEAN 共同体ビジョン 2045』を実施するための戦略計画の策定に関する ASEAN 首脳宣言を採択した。この宣言では、とりわけ、2025 年の採択に向けた『ASEAN 共同体ビジョン 2045 (ASEAN 共同体ビジョン 2045: 強靱で、革新的で、ダイナミックな、そして人間中心の ASEAN)』の草案に基づく、ASEAN 共同体の柱となる戦略計画および ASEAN 連結性の策定に対する我々の

コミットメントを再確認した」とした（注 22）。

また、「我々は、現行の AEC ブループリント 2025 に続く次期 AEC 戦略計画 2026-2030 の策定における著しい進展を喜ばしく思う」と、「AEC2045」の最初の 5 年間の戦略計画策定の進展についても触れた（注 23）。

第 44・45 回 ASEAN 首脳会議においては、更に、「『ASEAN 共同体ビジョン 2045』を実施するための戦略計画の策定に関する ASEAN 首脳宣言」が出された。同宣言は、1 から 6 の 6 項目を含み、たとえば 1 では、「2023 年 9 月 5 日にインドネシアのジャカルタで開催された第 43 回 ASEAN 首脳会議で首脳が留意した『ASEAN 共同体ビジョン 2045（案）：強靱で、革新的で、ダイナミックな、そして人間中心の ASEAN』に基づき、ASEAN 共同体のすべての柱と ASEAN 連結性に関する戦略計画を策定する」としている（注 24）。

また、6 では、「2025 年のクアラルンプールにおける第 46 回 ASEAN 首脳会議での採択に向け、ASEAN 共同体ビジョン 2045 を実施するためのそれぞれの戦略計画を適時に策定するため、ASEAN 共同体 2025 年以降ビジョンに関するハイレベル・タスクフォース（HLTF-ACV）、ASEAN 経済統合に関するハイレベル・タスクフォース（HLTF-EI）、ASEAN 社会・文化共同体（ASCC）ポスト 2025 戦略計画策定に関するアドホック作業部会、および ASEAN コネクティビティ調整委員会（ACCC）が緊密に協力することを要請する」と、第 46 回首脳会議での採択に向けて、HLTF-EI 等が協力することを述べている（注 25）。

以上のように、ASEAN は、第 46 回 ASEAN 首脳会議での採択に向け、「ASEAN 共同体ビジョン 2045」と「AEC2045」の策定へ着実に向かっている。

第 5 節 ASEAN 経済統合の新たな課題への対応

本節では、第 4 節における ASEAN 経済統合の長期的目標「AEC2045（案）」の検討の上に、今後の ASEAN 経済統合の長期の新たな課題について検討したい。本節では、筆者が今後の ASEAN 経済統合にとってきわめて重要であると考えられる 2 点について検討する。第 1 は、「市場統合の深化と生産ネットワークの深化」についてである。第 2 は、現在、急速に拡大しつつあるデジタル化への対応である。

第 1 の件は、これまでも ASEAN にとって重要な課題であり、今後も長期的な重要な課題であると考えられる。第 2 の件は、とりわけ近年、コロナ下とコロナ以降に顕著に拡大して

きたデジタル化への対応という新たな課題である。

1. 市場統合の深化と生産ネットワークの深化―日系自動車企業に関連して―

第 1 は、「市場統合の深化と生産ネットワークの深化」である。この件は、主として、「AEC2045 案」の「1 シームレスにつながった単一市場と生産拠点」に関係する。また「5 強靭さを増す ASEAN」にも関係する。これまでも ASEAN にとって重要な課題であり、今後も長期的な重要な課題である。そして、第 1 節で述べた、これまで日系企業が構築してきた自動車と自動車部品の生産ネットワークの維持と発展に関係する。

「AEC2045 案」の「1 シームレスにつながった単一市場と生産拠点」は、域内の物品・サービス貿易および金融統合の強化、ビジネスや人々の移動の円滑化という、一層の市場統合の深化を述べている。従来進められてきた関税撤廃等の延長に、物品やサービスの自由移動等において、更に市場統合を進めることである。

また第 1 節で述べたように、従来、ASEAN 経済統合の市場統合政策が、国際分業と生産ネットワークの確立を支援してきた。その典型は自動車産業であった。ASEAN の自動車販売において日本車のシェアは従来 80%程度と大きく、日本自動車産業は ASEAN 経済に大きな意味を有し、BBC、AICO、AFTA、AEC によって支援されながら、日系企業の自動車生産ネットワークが ASEAN 全体で構築されてきたのである。またそれは、ASEAN での生産と雇用の拡大、ASEAN を含めた現地調達を促進し、技術の向上や人材育成にも貢献した。

ASEAN における製造業の発展とそれを支える生産ネットワークの拡大のためにも、ASEAN 経済統合の中心的政策である市場統合政策は、更に進められることが不可欠である。ASEAN と東アジアの急速な発展は、世界的な貿易投資の拡大などの環境要因とともに、製造業の発展とそれを支えてきた国際的生産ネットワークの拡大が支えてきたからである。

最近の会議においても、自動車産業や生産ネットワーク等についても話し合われている。たとえば、2024 年 9 月 21 日の第 30 回日 ASEAN 経済相会合では、次世代自動車産業に向けたマスタープランの開発が、東アジア・アセアン経済研究センター (ERIA) の支援を受けて、2025 年までに完了することを話し合った (注 26)。

また 2024 年 7 月 17 日 ASEAN 日本人商工会議所連合会 (FJCCIA) と ASEAN 事務総長との対話の際に、カオ事務総長は「日系産業界には引き続き、グローバル・サプライチ

ューンの構築により、双方に利益をもたらす協力関係を求めたい」と述べた（注 27）。

この対話の際に、FJCCIA は、「ASEAN に進出する日系経済界からの要望書（2024 年）
— 新たな ASEAN 経済共同体（AEC）ポスト 2025 アジェンダへの期待」を提出し、「提
言の柱 1：シームレスにつながった単一市場と生産拠点」については、① 貿易・投資上
の市場開放性の確保、② 非関税障壁の撤廃、市場歪曲的政策の削減、③ ASEAN 物品貿
易協定（ATIGA）と ASEAN シングルウィンドウ（ASW）の促進、④公平でルールに基
づいた競争環境の実現、不正貿易への対応、ガバナンスの強化、を要望した（注 28）。

市場統合の深化と生産ネットワークの維持拡大のために、AFTA・ATIGA による貿易自
由化の深化・関税撤廃完了の上に、貿易と投資の自由化の確保、非関税障壁の削減と一層
の貿易円滑化の推進、保護主義的措置拡大の防止等が不可欠と考える。

今後の長期の発展のためには、自動車等の生産ネットワークの深化が不可欠である。そ
してそのためには、日系自動車メーカー・部品メーカーの生産ネットワークの深化が必須
である。

しかしながら、これまでの生産ネットワークを維持し拡大させていく上では、いくつか
の問題点が見受けられる。たとえば、最近、中国製 EV の中国からタイ等への輸出が拡大
している。そして中国製 EV の中国からのタイへの輸出の際には ACFTA が使われ、関税
がゼロで輸出されている。ACFTA 締結当時は、タイにとって中国からの EV の輸入が想
定されていなかったからである。中国からタイへの EV 輸出は急速に拡大し、日系メー
カーからは大きな危惧となっている（注 29）。

またそれだけではなく、中国メーカーのタイ等における直接投資と現地生産が急速に拡
大している。タイ政府の EV 奨励政策も、それを後押ししている。この点も日系メー
カー並びに現地部品メーカー等にとって、大きな危惧となっている。とりわけ、タイ政府は、
タイのフリーゾーンに立地する EV メーカーの輸入バッテリーセルについて、2025 年未
まで 15%を上限として国産部品としてカウントすることを認めている（注 30）。

そして今後、中国メーカーによってタイで生産された EV が、ASEAN 各国に AFTA・
ATIGA を利用して、関税ゼロで輸出される可能性もある。この際に、中国メーカーは、
ASEAN 付加価値の基準を、タイのフリーゾーンで生産する付加価値分を組み入れること
によって達成しようとする可能性もある。しかし、これは AFTA・ATIGA のルール違反で
あろう。他の ASEAN 周辺国の反発も起きるであろう。

今後、日系メーカーは、EV の生産等を進めるとともに、ASEAN におけるルールの重視

を訴えることが重要である。この点では、議長国マレーシアの対応も重要なポイントである。また日系メーカーの雇用や技術移転、人材育成等の ASEAN 経済・産業への貢献のアピールを続けることが必要と考える。カオ事務総長も、2024 年 7 月の FJCCIA と ASEAN 事務総長との対話の際に、「ASEAN 進出日本企業は、自社で従業員を訓練することで、より効率的で生産性の高い人材を育てるという積極的なアプローチをとっている。日系企業の貢献を今後も期待する」と、日系企業の人材育成の貢献を評価している（注 31）。

筆者は、タイと ASEAN 諸国は、また日系メーカーは、EV だけではなく内燃機関 (ICE) の自動車や HV・PHV を生産し販売していくマルチ型の路線を採用すべきと考えている。ERIA の提言もこの方向と考えられる。内燃車の生産や HV・PHV の生産がタイや ASEAN 諸国で重要であることを、アピールし続けることも重要であろう。筆者は、タイや ASEAN 諸国が内燃車と内燃機関・部品の世界的生産拠点となる「逆張り戦略」（タイのデンソーの末松氏が従来から主張している）も、今後のタイと ASEAN の自動車産業にとって重要な方策と考えている（注 32）。今後、市場統合の深化と自動車生産ネットワーク構築は、ASEAN 経済統合の更に重要な課題となるであろう。考察を続けたい。

2. デジタル化への対応

第 2 は、現在、急速に拡大しつつあるデジタル経済化への対応である。この件は、「AEC2045 案」の「2 デジタル経済とイノベーション」に関係する。近年、コロナ下とコロナ以降に顕著に拡大してきたデジタル化への対応は、ASEAN としても不可欠な課題であろう。

第 3 節で述べたように、ASEAN のデジタル化への対応に関しても、多くの進捗があった。「ASEAN 電子商取引協定」が 2019 年 1 月 22 日に署名され、各国批准の後、2021 年 12 月 2 日に発効した。また「ASEAN 電子商取引協定の実施に関する作業計画（2021-2025）」が進められている。2021 年 1 月には第 1 回 ASEAN デジタル大臣会議 (ADGMIN) が開催され、「ASEAN デジタルマスタープラン 2025 (ADM2025)」が採択された。2021 年には「バンドルスリブガワン・ロードマップ (BSBR) : ASEAN のデジタル変革アジェンダ」が承認された。そして、現在、BSBR の延長に、「ASEAN デジタル経済枠組み協定 (DFFA)」が交渉中で、2025 年の交渉完了を目指している。

最近の会議においても、ASEAN のデジタル化への対応と DEFA について話し合われている。2024 年 7 月 17 日の ASEAN 事務総長と FJCCIA との対話では、「AEC2045 案」

の第2の柱の「デジタル経済とイノベーション、新興技術」に関する FJCCIA からの要望に対して、カオ ASEAN 事務総長は、2025 年内の交渉完了を目指す DEFA については、2024 年末までに 50%が完了するとの見通しを示しつつ、「デジタル決済やビッグデータ、サイバーセキュリティー、デジタルスキルなどについて、法的拘束性のあるかたちで協定作りを進めている。日本企業にも裨益するものだ」と回答した。FJCCIA からは、「デジタル経済とイノベーション、新興技術」に関して、①デジタル経済の促進、②電子商取引における積極的な模倣品対策の推進、③デジタルの法的枠組みと制度、データガバナンスの整備が要望されていた（注 33）。

2024 年 9 月 9 日には、ASEAN 経済諮問評議会（ASEAN-BAC）が、DEFA 交渉に組み込むことを目的に、DEFA の各交渉分野への ASEAN 産業界からの提言を求める会合を初めて開催した。DEFA は 2023 年 9 月に交渉開始が宣言され、2025 年中の交渉妥結を目指しており、「デジタル貿易」、「国境を越える電子商取引」、「決済・電子請求書」、「デジタル ID・認証」、「オンライン上の安全・サイバーセキュリティー」、「国境を越えるデータフロー・データ保護」、「競争政策」、「新興トピックに関する協力」、「人材の流動性と協力」の 9 つを交渉分野としている。ASEAN は、DEFA が ASEAN のデジタル経済の規模を 2030 年には 2 兆ドルまで押し上げるとしている。交渉委員会（議長国：タイ）のプリュープレー・チュンルン議長が出席したほか、ASEAN 事務局で EC やデジタル経済を担当する部局（ACCED）や、ASEAN で事業を展開する地場系および外資系の銀行、フィンテックなどのノンバンク、EC 事業者、インターネットサービス事業者、シンクタンクなどが参加した。外資系企業では米国、欧州、中国の企業が中心で、日本企業の参加はなかった。会合では、「DEFA におけるデジタル決済構想」、「デジタル人材の流動性促進」、「DEFA を通じた ASEAN におけるデジタル ID の協力と相互運用性」の 3 つのテーマについて議論された（注 34）。

また 2024 年 9 月 21 日の第 30 回日 ASEAN 経済相会合では、デジタル経済共創に向けた 3 つの優先分野（政策調和、共創プロジェクト、キャパシティ・ビルディング）が示され、ASEAN が交渉を進める DEFA への貢献に向けた予算措置が提案された（注 35）。

デジタル化への対応については、まずは ASEAN 内での制度化が重要であろう。その意味では、今年 2025 年の DEFA の交渉妥結が重要なポイントである。そして DEFA がどのような内容になるのかが焦点である。上記のように、「デジタル貿易」、「国境を越える電子商取引」、「決済・電子請求書」、「デジタル ID・認証」、「オンライン上の安全・サイバーセ

セキュリティ」、「国境を越えるデータフロー・データ保護」、「競争政策」、「新興トピックに関する協力」、「人材の流動性と協力」の9つを交渉分野としているが、その内容がどのようなものとなるかが重要である。

更には、ASEAN と RCEP のデジタルの制度化の相乗効果がどのように進むかという点も重要と考える。ASEAN のデジタル制度化の進展は、RCEP のデジタル制度化に影響するであろう。また逆に、RCEP のデジタル制度化が ASEAN のデジタル制度化へ影響を与える。RCEP の電子商取引のルールは、ASEAN 電子商取引協定に類似するが、更に進展して法的拘束性が増している。ASEAN と RCEP は、相互に影響を与える東アジア経済統合における相互作用とダイナミクスを有しているのである（注 36）。

そして、ASEAN のデジタル化に日本がどのように協力していくのか、更に日本企業が ASEAN のデジタル化にどのように対応していくのか、また第2次トランプ政権のデジタル化への政策が ASEAN にどのように影響を与えるか、今後、更に考察を進めたい。

以上の2点の他にも、たとえばサービス貿易の自由化等への対応も重要な課題であろう。2023年に、世界のサービス貿易は過去最大となり、更に増加が予想される。サービス貿易については、「AEC2045案」の「1 シームレスにつながった単一市場と生産拠点」に係る。

また、「AEC2045案」の「3 グリーン経済とサステナビリティ」への対応も、世界中でも求められており、かつ ASEAN も追及すべき現在の重要な課題である。ただし、これらは別の機会に論じることとしたい。

2025年1月20日には第2期トランプ政権が始まった。今後、保護主義と米中対立が更に高まるであろう。その ASEAN や日本への影響も生じ得る。今後の世界経済と東アジアの状況を踏まえながら、ASEAN 経済統合と「AEC2045」について、更に考察を進めたい。

注

1. ASEAN 経済統合の展開に関しては、清水（2016）、参照。また AEC に関しては、石川・清水・助川（2016）等を参照。
2. ASEAN (2008).
3. AEC の実現状況に関しては、ASEAN Secretariat (2015a, b)、石川・清水・助川（2016）等、参照。

4. 清水（2020b）、第3節、参照。
5. 清水（2020b）、第4節、参照。
6. 清水（2023b）、第III節、参照。
7. 清水（2022）並びに石川・清水・助川（2022）の各章、参照。
8. 最近の世界経済の状況とミャンマーの状況については、清水一史（2023b、2024）、参照。
9. 2020年においては、ASEAN 主要6か国の中でベトナムを除くシンガポール、マレーシア、タイ、フィリピン、インドネシアの5か国がマイナス成長となり、過去20年間で最低の成長率となった。
10. 第1にミャンマーにおける暴力行為をただちに停止し、全ての関係者が最大限の自制を行う、第2にミャンマー国民の利益の観点から、平和的解決策を模索するための関係者間での建設的な対話を開始する、第3にASEAN 議長の特使が対話プロセスの仲介を行い、ASEAN 事務総長がそれを補佐する、第4にASEAN はASEAN 防災人道支援調整センター（AHA センター）を通じ、人道的支援を行う、第5に特使と代表団はミャンマーを訪問し、全ての関係者と面談を行う、以上である（“Chairman’s Statement on the ASEAN Leaders’ Meeting,” <https://asean.org/wp-content/uploads/Chairmans-Statement-on-ALM-Five-Point-Consensus-24-April-2021-FINAL-a-1.pdf>）。
11. 「タイの2023年のFTA 利用輸出額、前年比2.5%減の816億ドル」（JETRO『ビジネス短信』2024年4月8日号：<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/04/e2ad68022150141b.html>）。
12. JETRO『ビジネス短信』2024年11月5日号（<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/11/4fc1694beab8f833.html>）。
13. “Chairman’s Statement of the 44th and 45th ASEAN Summits,” https://asean.org/wp-content/uploads/2024/10/Final_Chairmans-Statement-of-the-44th-and-45th-ASEAN-Summits-1.pdf。
14. ASEAN 電子商取引協定については、清水（2020a）、参照。
15. 2021年から2025年までのASEAN のデジタル協力を導く8つの望ましい成果と37の行動が明記された“Press Release: The 1st ASEAN Digital Ministers’ Meeting and Related Meetings,” <http://www.asean2021.bn/Theme/news/news-22.01.21.aspx>. JETRO『ビジネス短信』、2021年1月29日号。
16. フィリピンの輸入車に対するセーフガードに関しては、清水（2022）、参照。
17. JETRO『ビジネス短信』12月23日号。
18. 以下、「AEC2045案」については、JETRO『ビジネス短信』2024年4月4日号（<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/04/012da1f73752c75f.html>）を参照。
19. “The 56th ASEAN Economic Ministers’ (AEM) Meeting 17 September 2024, Vientiane, Lao PDR,” <https://asean.org/wp-content/uploads/2024/09/AEM-56-Joint-Media-Statement-adopted-1.pdf>。
20. Ibid.
21. “Chairman’s Statement of the 44th and 45th ASEAN Summits,” https://asean.org/wp-content/uploads/2024/10/Final_Chairmans-Statement-of-the-44th-and-45th-ASEAN-Summits-1.pdf。
22. Ibid.
23. Ibid.
24. “ASEAN Leaders’ Declaration on the Development of Strategic Plans to Implement the ASEAN Community Vision 2045,” https://asean.org/wp-content/uploads/2024/10/2-Final_ALD-on-the-

Development-of-SPs-to-Implement-the-ACV-2045.pdf.

25. Ibid.
26. “The Thirtieth AEM – METI Consultation 21 September 2024, Vientiane, Lao PDR, JOINT MEDIA STATEMENT,” https://asean.org/wp-content/uploads/2024/09/AEM-METI-30-Joint-Media-Statement-JMS_adopted.pdf.
27. JETRO 『ビジネス短信』 2024 年 7 月 18 日号
(<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/07/374b7d0618b64c2b.html>).
28. 同上。
29. 本報告書の助川論文も参照されたい。
30. 同上。
31. JETRO 『ビジネス短信』 2024 年 7 月 18 日号
(<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/07/374b7d0618b64c2b.html>).
32. 2022 年 9 月並びに 2023 年 8 月のデンソー・インターナショナル・アジア (DIAT) におけるヒアリングに基づく。
33. JETRO 『ビジネス短信』 2024 年 7 月 17 日号
(<https://www.jetro.go.jp/biznews/374b7d0618b64c2b>).
34. JETRO 『ビジネス短信』 2024 年 9 月 19 日号
(<https://www.jetro.go.jp/biznews/11b4fcfa6f4cbccd>).
35. JETRO 『ビジネス短信』 2024 年 9 月 30 日号
(<https://www.jetro.go.jp/biznews/46b5b14536ac55e3>).
36. 清水 (2023b)、第 4 節、参照。

【参考文献】

- ・ “ASEAN Leaders’ Declaration on the Development of Strategic Plans to Implement the ASEAN Community Vision 2045.”
- ・ “Chairman’ s Statement on the ASEAN Leaders’ Meeting.”
- ・ “Chairman’ s Statement of the 44th and 45th ASEAN Summits.”
- ・ “The 56th ASEAN Economic Ministers’ (AEM) Meeting 17 September 2024, Vientiane, Lao PDR.”
- ・ “Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement.”
- ・ “The Thirtieth AEM - METI Consultation 21 September 2024, Vientiane, Lao PDR, JOINT MEDIA STATEMENT.”
- ・ ASEAN Secretariat (2008), *ASEAN Economic Community Blueprint*, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat (2015a), *ASEAN 2025: Forging Ahead Together*, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat (2015b), *ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements*, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat (2015c), *ASEAN Integration Report*, Jakarta.
- ・ ASEAN 研究会 (ASGT) 編 (2023)、『日本 ASEAN 協力の次の 50 年へ向けて―ASEAN 友好

協力 50 周年記念論文集』国際機関日本アセアンセンター (https://www.asean.or.jp/main-site/wp-content/uploads/2024/04/20231206_ASGT_2.pdf).

- ・ 石川幸一・馬田啓一・清水一史 (2021) 『岐路に立つアジア経済—米中対立とコロナ禍への対応—』文眞堂。
- ・ 石川幸一・馬田啓一・清水一史編著 (2023) 『高まる地政学的リスクとアジアの通商秩序—現状と課題、展望—』文眞堂。
- ・ 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』ジェトロ (日本貿易振興機構)。
- ・ 石川幸一・清水一史・助川成也編 (2016) 『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂。
- ・ 石川幸一・清水一史・助川成也編著 (2022) 『RCEP と東アジア』文眞堂。
- ・ 馬田啓一・浦田秀次郎・木村福成編著 (2023) 『変質するグローバル化と世界経済秩序の行方—米中対立とウクライナ危機による新たな構図—』文眞堂。
- ・ 大橋英夫 (2020) 『チャイナ・ショックの経済学—米中貿易戦争の検証—』勁草書房。
- ・ 外務省・財務省・農林水産省・経済産業省「地域的な包括的経済連携 (RCEP) 協定に関するファクトシート」。
- ・ 木村福成編 (2020) 『これからの東アジア—保護主義の台頭とメガ FTAs—』文眞堂。
- ・ 清水一史 (2016) 「世界経済と ASEAN 経済共同体」、石川・清水・助川 (2016)。
- ・ 清水一史 (2020a) 「ASEAN 経済統合と電子商取引協定」、『ASEAN の新たな発展戦略—経済統合から成長へ—』ITI 調査研究シリーズ No.102。
- ・ 清水一史 (2020b) 『ASEAN 経済統合と自動車部品補完・生産ネットワーク～AEC の深化とトヨタ自動車 IMV 並びにデンソーの例～』ITI 調査研究シリーズ No.109 (https://www.iti.or.jp/report_109.pdf)。
- ・ 清水一史 (2022) 『保護主義とコロナ拡大下の ASEAN 経済統合と RCEP 発効 —2021 年以降の新たな変化の下で—』ITI 調査研究シリーズ No.130 (https://www.iti.or.jp/report_130.pdf)。
- ・ 清水一史 (2023a) 「日 ASEAN 友好協力の 50 年と ASEAN 経済統合」、『世界経済評論』67 巻 5 号 (日 ASEAN 友好協力 50 周年記念特集)。
- ・ 清水一史 (2023b) 「厳しい世界経済下の RCEP と ASEAN」、石川・馬田・清水 (2023)。
- ・ 清水一史 (2024) 「グローバリゼーションの行方と東アジア経済統合」、『アジア研究』(アジア政経学会) 第 70 巻第 4 号 (https://www.jstage.jst.go.jp/article/asianstudies/advpub/0/advpub_as24.si19/_pdf/-char/ja)。

第2章 経済安全保障とASEAN

政策研究大学院大学 教授

篠田 邦彦

第1節 日本の経済安全保障と通商政策

1. 日本の経済安全保障政策

2010年代後半以降、米中対立、パンデミック、ロシアのウクライナ侵略などの地政学的変動は、インド太平洋地域の地域秩序や地域協力のあり方に大きな影響を与えている。2022年12月に日本政府が策定した「国家安全保障戦略」の中では、グローバルなパワーの重心がインド太平洋地域に移る形で、国際社会が急速に変化する中で、国際秩序に挑戦する動きが加速していることを指摘している。特に「グローバルな安全保障の環境と課題」として、力による一方的な現状変更、サイバー空間・海洋・宇宙空間・電磁波領域等でのリスクの深刻化、経済安全保障や経済的威圧、気候変動など共通の課題対応での国際社会の不一致を挙げている。(注1)

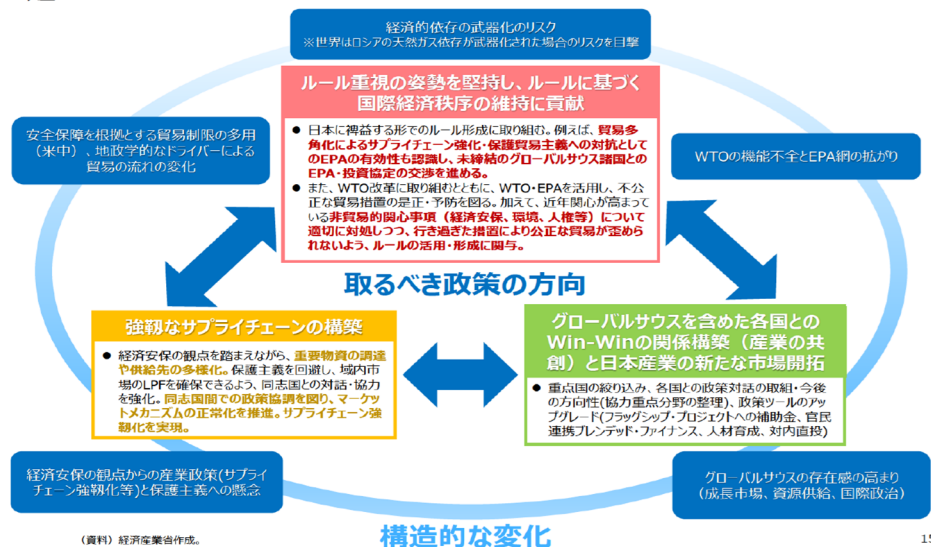
「国家安全保障戦略」の中で、特に、経済安全保障については、サプライチェーンの脆弱性、重要インフラへの脅威の増大、先端技術をめぐる主導権争い等、従来必ずしも安全保障の対象と認識されていなかった課題への対応も、安全保障上の主要な課題となっており、その結果、安全保障の対象が経済分野にまで拡大し、安全保障の確保のために経済的手段が必要とされていると述べている。

実際、日本政府が2022年5月に策定した経済安全保障促進法では4つの柱が定められた。①重要物資や原材料のサプライチェーンの強靱化、②基幹インフラ役務の安定的な提供の確保、③官民が連携し、技術情報を共有・活用することによる先端的な重要技術の育成・支援、④出願人の権利を確保しつつ、安全保障上機微な発明の特許出願の公表・流出防止である。併せて経済安全保障促進法以外においても、サプライチェーン強靱化、重要インフラ分野の取組、データ・情報保護、技術育成・保全等、経済的な威圧への対応などの取組が進められることとなった。

2. 経済安全保障を踏まえた通商政策

我が国を含む世界各国は、冷戦終結後、グローバリゼーションが進展した過去 30 年間、ルールに基づく国際貿易秩序を作り上げることに注力してきた。その結果、自由貿易による恩恵を誰もが享受できるような世界に繋がった。しかし、近年、地政学リスクや一部の国の不公正措置等が、各国の保護主義を助長しており、第二次世界大戦後、グローバリゼーションは最大の危機に直面している。ルールに基づく国際経済秩序の維持・強化は重要であるが、その在り方は、時代によって変わるべきと考えられる。現実の国際的な政治・経済の動きを見据えながら、経済安全保障を踏まえた、自由で公正な国際経済秩序を再構築していくことが求められている。日本の通商白書では、通商政策について、以下の 3 つの方向性を示している。(注 2)

図 1 「自由で公正な貿易秩序」と経済安全保障の両立に向けて
通商政策のあるべき姿：戦略的課題と対応の方向



(出所) 「通商白書 2024 概要版」 15 ページ

第一に、ルールベースの国際貿易秩序の再構築を進めていく必要がある。世界経済が分断の危機に直面する中においても、ルール重視の姿勢を堅持し、ルール形成に取り組むことが重要である。貿易多角化によるサプライチェーンの強化や保護貿易主義への対抗としての EPA の有効性も認識し、未締結のグローバルサウス諸国との EPA・投資協定の交渉を進める。また、WTO 改革にも取り組むとともに、WTO・EPA を活用し、不公正な貿易措置の是正・予防を図る。加えて、近年関心が高まっている非貿易的関心事項（経済安全保障、環境、人権等）について適切に対処しつつ、行き過ぎた措置により公正な貿易が歪

められないよう、ルールの活用・形成に関与していく。例えば、インド太平洋経済枠組み（IPEF）、環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定（CPTPP）などインド太平洋地域をカバーする経済アーキテクチャーの下でのデジタル、環境、労働等の新たな貿易ルール作りはとても重要な課題である。また、ルールベースの国際貿易秩序を脅かしかねない、一部の国による経済的威圧措置に対して、WTO や FTA の紛争解決制度を通じて歯止めをかけていくことも必要とされる。

第二に、強靱で信頼あるサプライチェーンの構築を進めていく必要がある。経済安全保障の観点も踏まえながら、重要物資の調達や供給先の多様化を図る。その際、保護主義を回避し、域内市場の公平な競争条件（レベルプレイングフィールド）を確保できるよう、同志国との対話・協力を強化するとともに政策協調を図る。2023年5月のG7広島サミットで発出された「経済的強靱性及び経済安全保障に関するG7首脳声明」においても、透明性、多様性、安全性、持続可能性、信頼性がG7内外の信頼できるパートナー国との間で強靱なサプライチェーンネットワークを構築及び強化するに当たり不可欠な原則であることを認識し、支持することを奨励している。また、日本は、IPEF、サプライチェーン強靱化イニシアティブ（SCRI）、日米豪印（Quad）、CPTPP や日 EU・EPA を含む経済連携協定といった同志国での枠組みを活用し、経済安全保障の観点も踏まえつつ、強靱で信頼あるサプライチェーンの構築を進めていこうとしている。

第三に、グローバルサウスとの連携も強力に進めていく必要がある。2023～2037年まで、ASEAN は年率平均7%、インドは9%弱の成長が続く見通しであり、極めて高い成長率が期待される。人口動態で見ても、中東、アフリカ、中南米地域の人口増加は継続し、グローバルサウス全体では2100年まで人口増加が見込まれる。グローバルサウスの国々は将来、人口の増加や中間層の台頭により、世界の生産拠点・消費市場として発展し、先進国としてもグローバルサウスと共に経済成長できる余地が大きい。また、グローバルサウスは、食料、エネルギー、鉱物資源など重要資源を日本に供給しており、我が国の経済安全保障の観点から重要である。グローバルサウスの国々は気候変動、エネルギー安定供給、食料安全保障、国際保健等の問題に関して脆弱性を有しており、こうした地球規模課題を解決していくことがグローバルハウスの経済安全保障の確保にもつながる。

第2節 グローバルサウスの台頭と経済安全保障協力の必要性

1. グローバルサウスとは？

(1) グローバルサウスの台頭と連携強化の必要性

近年、グローバルサウスと呼ばれる新興国・途上国のプレゼンスの拡大が注目を集めている。2023年1月に、インドが「グローバルサウスの声サミット」として、南半球を中心とした途上国125か国の首脳や閣僚を集めたオンライン会議を主催し、開発金融、環境、エネルギー安全保障、医療、人材育成、貿易、技術、観光等について議論を行った。2023年8月には、南アフリカ共和国がBRICS首脳会議を開催してグローバルサウスの地位向上を訴え、その後、アラブ首長国連邦(UAE)、イラン、インドネシア、エジプト、エチオピア、サウジアラビアの6か国が新たにBRICSに加わった。また、2023年10月に、中国が「一带一路」構想の提起10周年を記念する「一带一路」国際協力サミットフォーラムを北京で開催し、一带一路沿線のアジア・アフリカ等の途上国を中心に約150か国が参加した。

そもそもグローバルサウスとはどのような国を含むのだろうか。国際政治の文脈では、欧米の植民地主義や帝国主義に蹂躪されたという歴史的経験を共有しており、また、国際社会で一つの極となるような大国ではない、先進国以外の国を指すものとされる。よって、国際秩序に大きな影響を及ぼす中国は、グローバルサウスには含まれないものと解釈される。また、グローバルサウスの中には、グローバル化の加速により発展した「新興国」もあれば、世界的な格差拡大の中で苦境に立たされた「途上国」もいる。(注3)

近年、世界経済の重心が先進国からグローバルサウスを含む新興国・途上国にシフトしつつある。ここでは、新興国で形成する国連の枠組み「77か国グループ(G77)」の中で中国を除いた133か国の経済規模をみでみる。2000年と2020年を比較してみると、世界経済に占めるシェアは、G7が66.6%から46.3%に低下したのに対して、G77のシェアは11.1%から16.4%に徐々に増加し、また、中国に至っては3.7%から17.5%に増加している。アジア経済研究所の推計によれば、2050年には、G7のシェアは31.7%にまで減少する一方、G77のシェアは22.2%、中国のシェアは28.4%に増加する見込みである。(注4)

それでは、西側先進国は、なぜ、グローバルサウスと連携する必要があるのだろうか。第一に、政治・安全保障面では、2022年に始まったロシアのウクライナ侵略への対応や、将来起こる可能性がある台湾有事等の事態に備えて、国際社会でグローバルサウスを含む、より多くのパートナーとともに法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序を構築していくことが必要とされている。第二に、グローバルサウスの国々は気候変動、エネルギー安

定供給、食料安全保障、国際保健等の問題に関して脆弱性を有しており、グローバルサウスとの共創によりこうした地球規模課題を解決していくことが国際秩序の安定につながる。第三に、経済面では、グローバルサウスの国々では将来、人口の増加や中間層の台頭により、世界の生産拠点・消費市場として発展し、西側先進国としても共に経済成長できる余地が大きい。また、食料、エネルギー、鉱物資源、水資源など重要資源の供給国としても重要である。(注5)

(2)西側諸国と中露の間で中立を保つグローバルサウス

米中の戦略的競争、ロシアのウクライナ侵略等を背景として、西側諸国と中国・ロシアとの分断が広がっており、西側諸国としてはグローバルサウスを取り込むことが必要である。ただし、グローバルサウスには、中国、ロシアを前向きに捉える国が多い。例えばケンブリッジ大学の調査によれば、世界の自由民主主義国に住む12億人のうち、4分の3(75%)が中国を、87%がロシアを否定的に見ている。他方、それ以外の地域に住む63億人のうち、70%が中国を好意的に見ており、66%がロシアを好意的に見ている。(注6)西側諸国が人権、民主主義、カーボンニュートラルといった理念・価値観を強調すると、貧困からの脱却や経済成長・産業振興など目の前の課題を重視する新興国・途上国が離れていく。これは、欧米諸国による植民地支配の歴史、欧米諸国の中東等における二重基準、中国の「一帯一路」構想やロシアの軍事支援なども影響しているものと考えられる。

2024年、ISEAS ユソフ・イシャク研究所がASEANの有識者に対して行った調査によれば、「米中間で選択を迫られた時どちらを選ぶか」との問いに対して、中国が米国を上回り、50.5%の回答者が中国を支持する結果となった。米国を支持する回答者は、前年の61.1%から49.5%に減少した。中国を支持する回答が多かったのは、マレーシア(75.1%)、インドネシア(73.2%)、ラオス(70.6%)、ブルネイ(70.1%)、タイ(52.2%)で、中国の「一帯一路」構想(BRI)や活発な貿易・投資関係から多大な恩恵を受けている。また、マレーシア、インドネシア、ブルネイといったイスラム諸国は、イスラエル・ガザ紛争に対する米国の対応に失望している可能性もある。一方、米国を支持する回答が多かったのは、フィリピン(83.3%)、ベトナム(79.0%)、シンガポール(61.5%)、ミャンマー(57.7%)、カンボジア(55.0%)で、南シナ海における中国による力による現状変更の問題に直面している国々が上位となっている。(注7)

近年、米中間の貿易摩擦や技術覇権競争によりサプライチェーンの分断が進む中、グロ

ーバルサウスは西側諸国と中露の間で中立の立場をとることで自国の利益を確保しようとしている。アジア経済研究所の分析によれば、世界が米国陣営（西側）と中露陣営（東側）に分断されると想定し、東西両陣営間の貿易の非関税障壁が高まった場合に、日本、米国、欧州等の西側諸国及び中国・ロシア等の東側諸国はマイナスの経済効果を被る一方、ASEAN、インド、アフリカ、中南米等の中立的な立場をとるグローバルサウス諸国は、プラスの経済効果となる見込みであり、まさしく東西両陣営の対立によって「漁夫の利」を得るという結果となっている。（注8）

実際に一部の ASEAN 諸国は、日米欧等の西側諸国と中国・ロシア等の東側諸国の両者との関係を強化しようとしている。カンボジア、ラオス、ミャンマーを除く ASEAN の 7 か国は、米国が主導するインド太平洋経済枠組み（IPEF）の交渉に参加して、サプライチェーン強靱化、デジタル経済、脱炭素化とクリーンエネルギーといった 21 世紀型の課題における対話と協力を進めている。他方、タイ、マレーシア、インドネシアは、中国、ロシアが主導する BRICS への加盟を申請し、2025 年 1 月にインドネシアが ASEAN で初めての正式加盟国となった。インドネシア政府は、経済的強靱性、技術協力、持続可能な開発の促進、気候変動、食料安全保障、公衆衛生といった世界的課題への対応など、BRICS が主導して取り組むアジェンダに積極的に貢献したいとの意向を持っている。

2. グローバルサウスとの経済安全保障協力

(1) グローバルサウスと経済安全保障

日本はグローバルサウスと呼ばれる新興国・途上国への関与の強化を重要な外交テーマとして掲げている。2023 年 5 月に日本が開催した G7 広島サミットでは、G7 メンバー以外にも、ブラジル、コモロ（アフリカ連合（AU）議長国）、クック諸島（太平洋諸島フォーラム（PIF）議長国）、インド（G20 議長国）、インドネシア（ASEAN 議長国）、ベトナムなどのグローバルサウスの国々を招待国として招聘し、複合的危機への連携した対応（開発、食料、保健、ジェンダー）、持続可能な世界に向けた共通の努力（気候・エネルギー、環境）について議論を行った。また、国際情勢が揺れ動く中で、法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序を守り抜くとの認識を共有した。

日本は西側諸国とも連携しつつ、グローバルサウスの国々とも経済安全保障に関する対話を進めている。G7 広島サミットで、経済的強靱性・経済安全保障のセッションを設けて、サプライチェーンや基幹インフラの強靱化、経済的威圧への対応強化、機微技術の管

理等について議論を行い、グローバルサウスを含む国際社会全体の経済的強靱性と経済安全保障の強化を目指していくこととした。その後、2023年10月に開催されたG7貿易大臣会合においても、インド、インドネシア、チリ、ケニアなど資源が豊富なグローバルサウスの国々を招いて、重要鉱物などでの強固なサプライチェーンの構築に向けてG7の枠を超えて連携することが決まった。

(2)ASEAN との経済安全保障面での連携の必要性

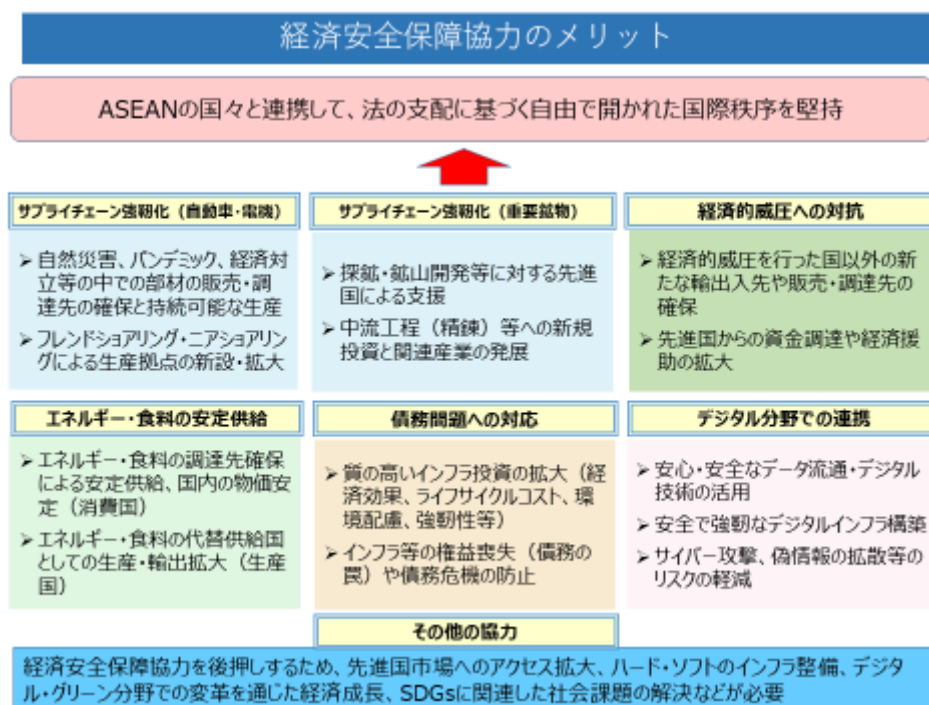
先述したとおり、最近の通商政策の重要課題は、従来からの①WTO を中心とするルールの国際貿易秩序の再構築に加えて、②有志国との信頼できるサプライチェーンの強靱化、③グローバルサウスの国々との関係強化と広がりを見せている。(注9) インド太平洋地域では、地域的な包括的経済連携(RCEP)、環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定(CPTPP)、インド太平洋経済枠組み(IPEF)など重層的な経済アーキテクチャーが存在している。法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序の中にASEAN、南西アジア、太平洋島嶼国などのグローバルサウスの国々を取り込むことが大事だが、そのためには、ハイスタンダードな貿易ルール作り、サプライチェーン強靱化だけでなく、その見返りとなる市場アクセス改善や資金・技術支援が必要とされる。また、新興国・途上国のニーズは地域によって多様化しており、具体的なニーズに応じたきめ細やかな対応が必要とされている。

ASEAN は、西側諸国と中露の間で中立の立場をとることで自国の利益を確保しようとしていると前述したが、サプライチェーン強靱化、経済的威圧への対抗、エネルギー・食料の安定供給、債務問題への対応、デジタル分野での連携といった経済安全保障分野での支援は、西側諸国だけでなく ASEAN にとってもメリットがあり、法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序の堅持に資するものである。同時に ASEAN への経済安全保障支援を後押しするため、先進国市場へのアクセス拡大、ハード・ソフトのインフラ整備、デジタル・グリーン分野での変革を通じた経済成長、SDGs に関連した社会課題の解決などの具体的な協力も併せて進めていく必要がある。

ISEAS ユソフ・イシャク研究所の ASEAN 有識者調査によれば、日本は、アジア太平洋地域で最も信頼されている国として、引き続き堅固なリードを維持している。日本(58.9%)は、米国(42.4%)、EU(41.5%)、中国(24.8%)、インド(24.2%)に比べて ASEAN 各国から高い信頼を獲得している。

日本は責任ある国際法の擁護者であるという見方は依然として高く、豊富な経済資源と世界的なリーダーシップを発揮する政治的意思を持っているという評価は安定している。日本がASEANに対して敬意を払い、配慮した控えめなアプローチをとり、2023年12月の日本ASEAN友好協力50周年特別首脳会議で、地域のパートナーに対して「ビジョンを共創する」よう呼びかけたことが成功している。(注10) このようなASEAN諸国の日本に対する信頼を梃子に、今後、他の西側諸国と連携しながらASEANに対する経済安全保障協力を進めていくことが望ましい。

図2 経済安全保障協力のメリット



(資料) 筆者作成。

第3節 ASEANとの経済安全保障協力

1. サプライチェーンの強靱化

(1) サプライチェーンの強靱化の必要性

近年、地政学的な変動が進む中で、サプライチェーンの管理はより複雑化している。地震・洪水等の自然災害への備えに加え、経済安全保障の観点からの「攻め」と「守り」や、共通価値 (環境・人権等) への関心の高まりなど様々なパラメーターを考慮しなければなら

らなくなっている。特に、日本企業は、中国に対して地政学的リスクや経済安全保障上のリスクを強く認識しており、投資先として中国を重視する企業が以前と比べて減少する一方、ASEAN・インドを重視する企業が増加している。また、サプライチェーン強靱化に向けた課題として、戦略的な在庫の積み増し、調達・生産・販売拠点の分散化、日本における調達・生産・販売の強化などが重要との認識が広まっている。(注 11) こうした中、政府としても、インド太平洋地域でサプライチェーン強靱化・多様化を通じた経済的威圧に屈しない経済システム構築が喫緊の課題となっている。

国家間の相互依存関係が深まる中で、資源制約や技術的な代替不可能性等を要因として、サプライチェーン上のチョークポイントとなる技術・物資が存在する。実際、日本政府は2022年12月に、経済安全保障推進法に基づき、特定重要物資として半導体、蓄電池、重要鉱物など11分野を指定し、物資毎に安定供給確保に向けた目標を定め、海外調達先の多角化や国内生産基盤の強化、省資源化やリサイクルのための技術開発等、包括的な対策を講じようとしている。ASEANには、エネルギー・鉱物資源の供給や、重要な産業サプライチェーンの一端を担う国々があり、日ASEAN、IPEF、G7等の国際枠組みを活用してASEANでビジネスを進める企業への政策支援を強化することが重要である。ASEAN諸国にとっても、自然災害、パンデミック、東西間の経済対立等の中でサプライチェーン強靱化の取組を通じて製造業の部品・材料の販売・調達先の確保や持続的な生産が可能となり、また、フレンドショアリング、ニアショアリングによる生産拠点の新設・拡大も可能となる。

(2)国際枠組みを活用した重層的な取組

それでは、インド太平洋地域において、日本とASEAN諸国との間で、あるいは、西側諸国も参加する国際枠組みを重層的に活用して、サプライチェーン強靱化に向けてどのような取組が行われているのだろうか。

1)日ASEAN協力

日本とASEANは、2020年7月に「日ASEAN経済強靱化アクションプラン」を打ち出し、医薬品・食品等の非関税障壁の削減、貿易円滑化・電子商取引の促進等のサプライチェーン強靱化を進めることとした。また、海外サプライチェーン多元化等支援事業を通じて、日・ASEANのサプライチェーン強靱化のため、ASEAN等の地域において、サブ

ライチェーン多元化を目的とした設備導入や、設備導入のための FS 調査、実証事業等を支援している。

2) インド太平洋諸国への輸出管理能力構築支援

新興技術が台頭し、グローバルサウス諸国の経済安全保障上の存在感が拡大する中、国際輸出管理レジーム非参加国も含めた輸出管理上の連携を深めていく必要がある。インド太平洋の国際輸出管理レジーム非参加国（特に、シンガポール、マレーシア、フィリピン）を対象に、輸出管理の能力構築支援を長年実施している。最近では、シンガポール（2023年8月・2022年7月）、マレーシア（2023年10月・3月）、フィリピン（2022年3月・11月）向けの能力構築支援を実施した。また、1993年より「アジア輸出管理セミナー」をほぼ毎年東京で開催している。

3) インド太平洋経済枠組み（IPEF）

米国が主導する IPEF では、2023年11月に開催された閣僚級会合において、IPEF サプライチェーン協定に署名した。サプライチェーン協定では、サプライチェーン途絶時の影響が大きな重要セクター・物資を各国が特定し、「IPEF サプライチェーン協議会」の下で、共通の重要セクター・物資について調達先の多元化、ビジネスマッチング、ロジスティクスの連結性向上、共同研究開発等を含むアクションプランを作成することとなっている。また、実際に途絶に直面した国は、「IPEF サプライチェーン危機対応ネットワーク」を通じて協定参加国との間での供給調達網の監視や危機対応のメカニズム、投資促進、労働力開発などの協力を進めることが可能となる。（注 12）

4) G7

2023年5月のG7広島サミットでは、「強靱で信頼性のあるサプライチェーンに関する原則」を新たに発表した。その中で、i)透明性、ii)多様性、iii)安全性、iv)持続可能性及びv)信頼性が、G7内外の信頼できるパートナー国との間での強靱なサプライチェーンネットワークを構築・強化する上で不可欠な原則であることを確認した。また、G7財務大臣プロセスでは、G7が同志国や世界銀行等と連携して、低・中所得国がクリーンエネルギー関連製品の中流（鉱物の精錬・加工）及び下流（部品製造・組立）において、より大きな役割を果たせるよう協力する、新たな互恵的なパートナーシップ：RISE（Resilient and

Inclusive Supply-chain Enhancement) を立ち上げることで一致した。(注 13)

(3)蓄電池・重要鉱物に関するケーススタディ

グローバルサウスの国々とのサプライチェーン強靱化に向けた具体的事例として、ここでは、蓄電池・重要鉱物を扱うこととしたい。

気候変動問題に対応した脱炭素化の取組として、米国、欧州、中国等で電気自動車(EV)の市場が拡大しており、これに伴い車載用蓄電池の市場が急拡大している。蓄電池のサプライチェーンをみると、鉱物資源の精錬、電池材料の製造、蓄電池の組立で中国企業の競争力が強く、車載用リチウムイオン電池の市場で中国企業がシェアを拡大させている。蓄電池の原材料となるリチウム、ニッケル、コバルトなどの重要鉱物は、埋蔵量、生産量ともに豪州・南米・コンゴ民主共和国・インドネシア、フィリピン等の特定国に偏在している。こうした中、重要鉱物の上流権益を押さえるとともに、中流工程の精錬・加工等についても手当を進めることが重要である。(注 14)

日本としても重要鉱物のサプライチェーン強靱化に向けて、エネルギー・金属鉱物資源機構(JOGMEC)が探鉱、鉱山開発、選鉱・精錬、技術開発への資金支援を進めている。有志国との連携の取組として、IPEF、Quad、鉱物安全保障パートナーシップ(MSP)、G7等の多国間枠組みを活用して、バッテリーメタルの保有国である東南アジア・中南米・アフリカ等を包摂した形でのグローバルなバッテリーサプライチェーンの構築を進めていくことが課題となっている。(注 15) 例えば、2023年のG7プロセスでは、「重要鉱物セキュリティのための5ポイントプラン」に合意し、重要鉱物の需給予測、資源・サプライチェーン開発、リサイクル、省資源、供給障害への対応を進めていく予定である。グローバルサウスを含むG20でも、重要鉱物のサプライチェーン強靱化のため、技術普及、技能開発、供給元での選鉱、資金支援等を進めていくことを確認している。

ASEANは重要鉱物の主要な調達先の一つであり、日本は、インドネシア、フィリピンからニッケル、フィリピンからコバルト、ベトナムからレアアースを輸入している。2023年3月に東京で開催されたアジア・ゼロエミッション共同体(AZEC)閣僚会合では、重要鉱物の完全な透明性と持続可能な供給を確保するため、安全で責任あるグローバルなサプライチェーンの構築が不可欠とされた。実際、2023年11月に日本の経済産業省とフィリピン環境天然資源省は、鉱業政策・投資環境の改善や重要鉱物の研究開発に関わる情報共有等の内容を含む協力覚書を提出した。2024年4月の日米比首脳会談では、電気自動車

(EV) やエネルギー貯蔵システムに用いられる重要鉱物資源のサプライチェーン強靱化に向けて3か国が連携していくことに合意した。

また、金属資源に関するリサイクルに関する取組として、2023年8月には、「E-waste及び国際金属資源循環に関する日ASEAN資源循環パートナーシップ(ARCPEC)」が日ASEAN環境気候変動閣僚級会合で、「日ASEANサーキュラーエコノミーイニシアティブ(AJCEI)」が日ASEAN経済大臣会合で立ち上げられた。回収した金属資源を我が国で高効率にリサイクルして日ASEANのサプライチェーンで利用するなど相互利益のある国際的な資源循環を構築することを狙いとしている。日本はASEANの能力構築支援等を行い、国際資源循環体制の構築を目指している。

2. 経済的威圧への対抗

(1)経済的威圧の拡大

中国は、巨大な市場と購買力、希少資源の占有、資金力などを武器として、先進国だけでなく途上国に対しても、輸出入制限や旅行の自粛などの経済的威圧措置を行使している。例えば、2012年に南シナ海スカボロー礁の領有権争いが先鋭化した際、中国はフィリピンに対してバナナへの輸入制限やフィリピン旅行の自粛等の措置をとった。また、2016年にダライ・ラマの訪問を認めたモンゴルに対し、鉱物資源に対する輸入関税を引き上げ、援助計画を停止した。最近、経済的威圧のきっかけとなるレッドラインは拡大し、従来の国家主権、安全保障、領有権のみならず、コロナの起源など中国の国際的なイメージの毀損、華為技術の締め出しなど中国企業の取扱いを背景とした経済的威圧も行っている。また、経済的威圧の手段も、貿易・投資・観光の制限、不買運動、特定企業・個人への制裁、政府による脅し、公用渡航の制限、恣意的な拘束など、かなり幅広い分野に広がっている。

表 1 経済的威圧の事例

時期	威圧国	対象国	事案
2010年	中国	日本	尖閣諸島沖での船舶衝突事件を受け、資源保護等を理由に日本へのレアアース輸出規制を強化
2012年	中国	フィリピン	南シナ海スカボロー礁の領有権争いが先鋭化した際、バナナへの輸入制限やフィリピン旅行の自粛を実施
2016年	中国	モンゴル	ダライ・ラマの訪問を認めたモンゴルに対し、鉱物資源に対する輸入関税を引き上げ、援助計画を停止
2020年	中国	豪州	豪州のコロナ起源に係る独立調査要求を受け、石炭、大麦、牛肉、銅、小麦等の製品の輸入制限を実施
2021年	中国	リトアニア	リトアニアの「台湾代表処」の開設決定を受け、リトアニア製品の輸入制限を実施
2022年	中国	台湾	米ペロシ議長訪台を機に、輸入手続不備を理由に、食品企業100社以上に対し禁輸措置を発動

(資料) 経済産業省資料をもとに筆者作成。

(2)経済的威圧への対抗措置

こうした経済的威圧に対抗するため、従来、国際フォーラムでの抗議や WTO 紛争解決手続などの手段がとられてきた。国際協調の観点から G7、OECD などの首脳級・閣僚級会合で経済的威圧に対する懸念を表明したり、日本、米国、EU が中国のレアアースの輸出規制を WTO 提訴した例などが挙げられる。さらに、威圧を受けた国の輸出入先や販売・調達先の多角化、資金調達や経済援助の多角化、懲罰的な対抗措置などが考えられる。実際、米国では、経済的威圧を受けた同盟国・パートナー国への経済支援や威圧を実施した国等への対抗措置を規定した経済的威圧対抗法案が議論されている。また、2023年5月のG7広島サミットでは、「経済的威圧に対する調整プラットフォーム」を立ち上げることで一致し、今後、早期警戒・情報共有を行い、定期的に協議し、協力して状況評価し、協調的対応を追求し、経済的威圧を抑止し、適当な場合には対抗や被害国への支援の協調に取り組むこととされた。(注 16)

(3)ASEAN との連携

経済的威圧への対抗という点から、G7 等の先進国とグローバルサウスの国々との連携を強化する余地は十分にある。一部のグローバルサウスの国々は、国家主権、安全保障、領有権等の問題で中国等による経済的威圧のリスクに晒されている。例えば、中国と南シナ海の領有権の問題を抱える一部の ASEAN 諸国や台湾と国交を結んでいる太平洋島嶼国、中南米・カリブ諸国などの国々などが挙げられるだろう。こうした国々が経済的威圧

を受けた時に、先進国が経済支援を行うことにより、これらの国々にとっても、経済的威圧を行った国以外の新たな輸出入先や販売先の確保、先進国からの資金調達や経済援助の拡大といったメリットを享受することが可能となる。また、前述した IPEF サプライチェーン協定なども、経済的威圧により特定国とのサプライチェーン途絶が起きたときに、調達先の多元化などを通じた支援を可能にするものである。

ASEAN との関係でも、2024 年 4 月に開催された日米比首脳会談において、三か国の首脳は、経済的威圧について懸念を表明するとともに強く反対し、ルールに基づく経済秩序の重要性を強調し、経済的威圧への対応における緊密な連携の必要性を強調した。また、2024 年には、日米比首脳会談の議論をフォローアップするために、経済的強靱性に関する日米比協議が開催され、経済的威圧への懸念と強い反対及び経済的強靱性の構築へのコミットメントを共有するとともに、この問題についての国際社会の関心を喚起し、潜在的な経済的威圧に対する強靱性及び対処能力を向上するために協力していくことを確認した。

3. エネルギー・食料の安定供給

(1) ロシアのウクライナ侵略によるエネルギー・食料危機

ロシアのウクライナ侵略は、欧州を中心とした国際秩序に大きな軋みを与えただけでなく、エネルギー及び食料を地政学的な威圧の手段として利用しようとする試みでもある。この戦争により、高いエネルギー価格、市場の変動及びエネルギー供給の混乱などの前例のない世界的なエネルギー危機、人々の生活に現実に影響を与えるインフレ、食料不安と栄養不良を増大させる世界の穀物及び肥料価格の高騰が起きている。

特に一部のグローバルサウスの国々は、エネルギー・食料の調達に関して脆弱性を抱えており、戦争が長引けばこれらの国々の経済社会の混乱が拡大し、国際秩序の不安定化につながりかねない。グローバルサウスの国々のエネルギー・食料の安定供給に向けた協力を進めれば、消費国にとってエネルギー・食料の調達先確保による安定供給、国内の物価安定につながる。また、生産国もエネルギー・食料の代替供給国としての生産・輸出拡大のメリットを享受することができる。

(2) エネルギー安全保障に向けた取組

2023 年の G7 気候・エネルギー・環境大臣会合や G20 エネルギー移行大臣会合において、エネルギー危機への対応は重要なアジェンダとなった。G7 では、クリーンエネルギー

への移行、エネルギーシステムの転換の緊急性を強調し、化石燃料への依存の低下、2050年までのネット・ゼロ排出を目標にしつつ、エネルギー部門における必要な投資の動員と供給源の多様化を進め、エネルギー市場を安定化させるため、生産国と消費国の対話と連携の場を強化することで一致した。また、エネルギー危機に対して、政策、持続可能な技術・資金調達を含め広範な対策を推進することが重要とされた。また、G20でも、供給源の多様化、消費者と生産者間の対話、ビジネス部門によるグローバルな協力やクリーンなエネルギーシステムへの投資の必要性が強調された。

ASEAN との関係では、2024年10月に開催された ASEAN+3 エネルギー大臣会合でエネルギー安全保障について議論されている。大臣会合では、足元のエネルギー価格変動やエネルギーサプライチェーンのレジリエンスを含め、地政学的変動が与える、地域のエネルギー市場及び供給セキュリティへの影響を認識するとともに、持続可能な経済回復を達成し、継続的かつ安価なエネルギー供給を確保するために、国際協力を進める必要性が再確認された。また、水素、燃料アンモニア、小型モジュール炉、バイオエネルギー、クリーンコールテクノロジー (CCT)、炭素回収・利用・貯留 (CCU/S) /炭素循環などの革新的な低炭素技術の採用と拡大を、地域のレジリエンスと持続可能なエネルギーシステムへの移行における重要な要素として奨励した。アジアにおけるエネルギー転換に貢献する重要なイニシアティブとして、日本主導のアジア・ゼロエミッション・コミュニティ (AZEC) 及びアジアエネルギー転換イニシアティブ (AETI) 等を進めていく予定である。また、アジア地域が石油輸入に依存していることを背景として、エネルギー安全保障を確保するために石油市場の変動の影響を緩和する必要性が緊急であることを強調した。石油安全保障と備蓄政策を通じた石油供給途絶の管理に関する知識とベストプラクティスの共有を強化するプログラムを実施することとしている。

(3)食料安全保障の確保

世界的な人口増加、新興国の経済成長により食料需要が増加する中、気候変動や異常気象により食料供給が不安定化しており、世界的な食料需給の逼迫リスクが強まっている。これに加えて、ロシアのウクライナ侵略により穀物や農業生産資材の価格高騰や原料供給国からの輸出停滞等の問題が起きている。(注 17) 2023年5月のG7広島サミットでは、「強靱なグローバル食料安全保障に関する広島行動声明」が打ち出された。喫緊の食料危機に対して、人道支援、飢饉の予防・強靱な食料システム構築、ウクライナの穀物輸出促

進・農業復興支援を打ち出すとともに、将来的な食料危機への備えやグローバル食料安全保障のため、より強靱で持続可能かつ包摂的な農業・食料システムを構築することとされた。また、日本も「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）の新たなプラン」を通じて、インド太平洋地域で「みどりの食料システム戦略」に基づく協力、緊急食糧支援、緊急米備蓄、食料需給情報の提供、農業研修・技術指導等の取組を実施している。

ASEAN との関係では、多くの自然災害や新型コロナウイルス感染症の拡大下における食料安全保障確保の重要性に鑑み、日本として APTERR (ASEAN+3 緊急米備蓄)、AFSIS (ASEAN 食料安全保障情報システム) 等を通じて ASEAN 各国を支援している。例えば、APTERR の枠組みの下、新型コロナウイルス感染症の影響で緊急事態下にあったカンボジア、ラオス、ミャンマー及びフィリピンに対して日本と韓国から米の拠出を行った。また、AFSIS によるコメ等の作物の現状と需給見通しに関して、ASEAN 各国の手引きとなる農作物将来展望報告書と早期警戒情報を公表している。日本は、ASEAN 地域における食料安全保障の確保に向けて、「みどりの食料システム戦略」に基づき、強靱で持続可能な農業及び食料システムを構築するための協力イニシアティブとして「日 ASEAN みどり協力プラン」を実施している。気候が高温多湿で病虫害のリスクが高く、水田農業を中心とし、小規模農家が多くを占めるなど、日本と ASEAN 地域は農業生産環境の共通点が多い。「みどりの食料システム戦略」を通じて我が国が培ってきた技術・イノベーションの活用により、ASEAN 地域の生産力向上と持続性の両立、ひいては食料安全保障に貢献することを目指している。

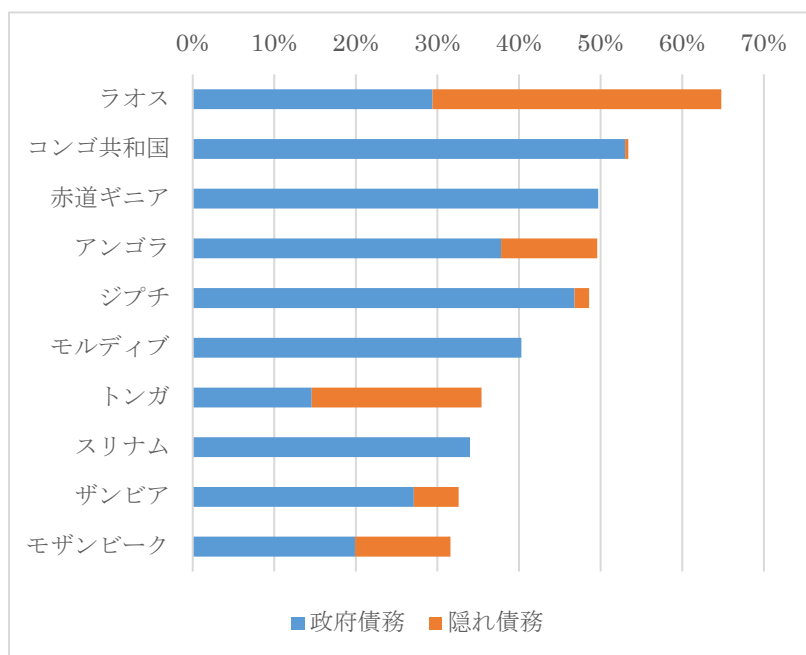
4. 債務問題への対応

(1) グローバルサウスの債務問題の深刻化

中国は、「一帯一路構想」の下、国有商業銀行を中心とする協調融資や共同融資を組織し、大規模インフラ案件の実施を拡大してきた。資源国への外貨建て融資の中で、鉱物など将来の一次産品の輸出収入を担保にし、比較的高い金利を設定している。相手国政府のソブリン債になる政府債務に加えて、国有企業・銀行、特別目的会社、民間機関への貸付による隠れ債務も大きな負担となっており、アジア・アフリカ等の一部のグローバルサウスの国々で対中債務が拡大している。（注 18）中国の融資は情報開示や公平な債務再編を阻む条項等を含むほか、返済に窮した債務国のインフラ等の権益を取得する債務の罍の例も増えている。こうした中、グローバルサウスにおいて、経済効果、ライフサイクルコスト、

環境配慮、強靱性等の条件を満たす質の高いインフラ投資を拡大することやインフラ等の権益喪失（債務の罾）や債務危機を防止することが喫緊の課題となっている。

図 3 対中債務が大きい主な国(GDP 対比)



(出所) "Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects" AIDDATA

(2) 質高インフラの海外展開

2019年のG20大阪サミットで、日本主導の下、中国など新興ドナー国も含めて「質の高いインフラ投資に関するG20原則」に合意し、開放性、透明性、経済性、債務持続可能性といった要素を盛り込んだ。また、2019年のインド太平洋ビジネスフォーラムにおいて日米豪はBlue Dot Network (BDN)を発表し、G20 質高インフラ原則に類似する原則を満たすプロジェクトを認証し、ブランディング価値を提供しようとしている。

「質高インフラ」の国際スタンダードは普及・実施段階に移りつつあり、日中間の第三国市場協力のプロジェクトに「質高インフラ」原則を適用して中国の底上げを図るとともに、日米豪等の有志国で質高インフラをインド太平洋地域に展開していくことが重要である。また、2022年のG7サミットで立ち上げられたグローバル・インフラ投資パートナーシップ (PGII) は、2027年までに民間部門の投資を含めて新興国で6,000億ドルのインフラ投資を目指すこととしている。今後、気候変動・エネルギー、サプライチェーン強靱

化、連結性強化等に資するインフラ投資を推進していくことが期待される。

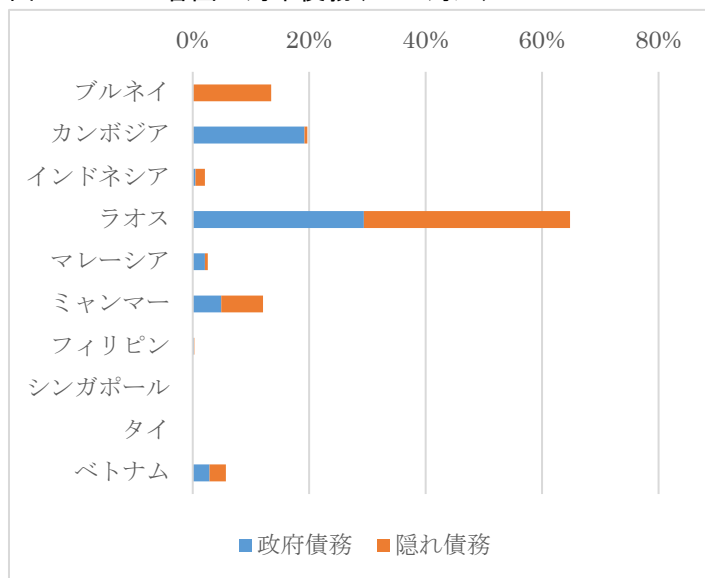
(3)債務再編交渉の推進

これまで債務再編は、先進国を中心とする債権者会合の「パリクラブ」が主導してきたが、近年、中国が途上国向けの融資を拡大し、最大債権者になる中、中国を巻き込んだ債務再編が課題となっている。こうした中、日本は他国と協力して、中国を説得し、2020年11月、G20は、低所得国向けに債務再編を行うための「共通枠組」を承認し、チャド、エチオピア、ザンビア、ガーナが「共通枠組」の下での債務再編を要請している。ただし、中所得国は、低所得国と異なり、G20の「共通枠組」のような債務再編に係る既存の枠組が存在しない。こうした中、中国等から借り入れたインフラ整備資金を返済できず中所得国として初めてデフォルトに陥ったスリランカに対して、2023年5月に日本、インド、フランスが議長となり、債務再編交渉を開始した。(注19) 2023年11月に日本など17か国は債務再編で基本合意したが、最大の債権国である中国はオブザーバー参加にとどまり、合意に含まれていなかった。その後、2024年6月、スリランカ大統領府は、中国輸出入銀行と42億ドル(約6,700億円)の債務再編で最終合意した。

(4)ASEANの対中債務(ラオスの事例)

ASEAN諸国の中では、ラオスの対中債務が圧倒的に多い。ラオスの対外公的債務はGDP比で120%を超え、近隣諸国の2~3倍の水準となっており、IMFも返済困難な状況と分析している。特に2021年以降、返済額が予算の約半分にとどまり、2019~2022年の未払額のうち約88%が中国への未払いとなっている。(注20)

図4 ASEAN各国の対中債務(GDP対比)



(出所) "Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects" AIDDATA

ラオスの政府債務残高が増加した要因として、水力発電施設の開発がある。豊富な水資源を活用したダム建設や水力発電所の整備がエネルギーセクターの巨額債務を生む結果となっており、2021年末時点では、政府債務残高の約40%がエネルギーセクターに関連している。また、中国が主導する「一帯一路」構想の一環で建設された中国・ラオス鉄道も、ラオスの債務増加の一因となっている。

中国はラオスの最大の債権国であり、ラオスの対外公的債務の約50%を中国が占めている。また、対内直接投資の累計認可額でもほぼ半分を中国が占めるなど、支配的な地位を確立している。(注21) ラオスは中国との二国間債務交渉を進めており、もし債務再編に合意できればデフォルトのリスクを一時的に回避することは可能である。ただし、インフラ使用权の譲渡を含む「債務の罍」に陥る可能性が懸念されている。一方で、中国による返済猶予措置があることで、ラオスは国際開発金融機関や他の債権国への返済を維持できている状況でもある。今後も国際金融機関と連携してラオスの対外債務の状況を把握しつつ、必要な場合には、債務再編にむけた支援を行っていく必要がある。

5. デジタル分野での連携

(1) デジタル権威主義の拡大

中国は、2017年から「一帯一路」沿線国でデジタル・シルクロードを開始し、電子決済

やAI、量子、ビッグデータ、クラウド、スマートシティ建設等などで協力を推進している。中国によるデジタル分野での国際標準形成やコロナ禍の感染対策を背景として中国の監視システムが世界的に拡大し、強権的な政治体制による社会統治、いわゆる「デジタル権威主義」が広がることに対して米国は懸念を示している。特に権威主義国においては、インターネットシャットダウンやネットワーク制限などが行われ、サイバー攻撃や偽情報の拡散等を含むサイバー空間における悪意ある活動が増大している。グローバルサウスの国々でデジタル権威主義の拡大を防ぎ、自由、公正かつ安全なサイバー空間を確保することが求められている。

(2)信頼できるデジタル経済の構築

今後加速するデジタル社会で、グローバルサウスとの連携も視野に、安心・安全なデータ流通・デジタル技術の活用を図るための協力を進めていくことが重要である。G7 デジタル技術大臣会合では、グローバルサウスとの連携も視野に、デジタル分野での取組を加速させることを目指して以下のような論点を議論している。第一に、WTO 電子商取引交渉や CPTPP などのメガ FTA を通じて信頼性のある自由なデータ流通 (DFFT) を推進していく必要がある。第二に、オープン RAN の推進、海底ケーブルの敷設・保守、データセンターの整備など安全で強靱なデジタルインフラの構築のために有志国との連携を強化すべきである。第三に、サイバー空間におけるセキュリティ確保等、安全性・信頼性を確保した、自由でオープンなインターネット環境を構築することが大事である。第四に、G7 広島 AI プロセス等を通じて、民主主義の価値に基づく信頼できる AI を推進し、国や地域により異なる AI ガバナンスの相互運用性を促進するべきである。第五に、デジタル技術を活用した、新興国における社会課題解決型ビジネスの促進、サプライチェーンの高度化、デジタル連結性の強化等の取組を進めていくべきと考える。(注 22)

(3)ASEAN とのデジタル協力

ASEAN では、中国が「一帯一路」構想の下、官民で連携して、スマートフォンや電子商取引といった消費者向け事業から、海底ケーブルや 5G 等のデジタルインフラ構築など、幅広い事業を進めている。他方、一部の国において、中国のインターネット管理モデルや監視技術（監視カメラ、顔認識技術）が導入され、政府によるインターネットやソーシャルメディアの監視・制限が進み、政治的な安定の維持に寄与する一方、個人のプライバシー

一や自由な情報の流通が制限されるおそれがある。

こうした中、日本としては、ASEAN 域内のデジタル・トランスフォーメーションや、コネクティビティ、サイバーセキュリティ等の推進のため、ASEAN への「広島 AI プロセス」の拡大、オープン RAN の活用及びサイバーセキュリティに関する能力構築を支援している。具体的な取組としては、「日 ASEAN デジタル大臣会合」で策定した「日 ASEAN デジタルワークプラン 2024」に基づきデジタル協力の取組を推進している。第一に、2024 年 5 月、OECD 閣僚理事会の場で一部の ASEAN 加盟国も含めて「広島 AI プロセス・フレンズグループ」を立ち上げ、AI ガバナンスの取組における連携を推進している。第二に、オープン RAN の活用により ASEAN 各国における 5G ネットワークのサプライチェーンの強靱化を図るため、ASEAN 各国との協力覚書の締結や実証事業等を実施している。第三に、「日 ASEAN サイバーセキュリティ能力構築センター (AJCCBC)」によるサイバーセキュリティに関する定期的な研修を通じて、ASEAN 各国の政府職員や重要インフラ事業者等の能力構築を支援している。(注 23) これらに加えて、デジタル技術を活用した社会課題解決型ビジネスの促進、サプライチェーンの高度化、貿易手続きのデジタル化などの取組を進めて、日 ASEAN 間のビジネスを促進していくことが期待される。

6. その他の協力

(1) グローバルサウスとの貿易・投資の拡大

グローバルサウスの国々は、西側諸国に対して、経済安全保障だけでなく、先進国市場へのアクセス拡大、ハード・ソフトのインフラ整備、デジタル・グリーン分野でのトランジションを通じた経済成長、SDGs に関連した社会課題の解決などの協力に対する期待が高い。また、ASEAN、南西アジアなどで高成長が続いており、中東アフリカ、中南米なども人口増加が継続し今後の経済成長が見込めるため、西側諸国としてもグローバルサウスの国々との貿易・投資の拡大を通じて共に経済成長できる余地が大きい。例えば、日本は、CPTPP、RCEP、日 EU・EPA 等のメガ FTA や各国との二国間 EPA を通じて貿易・投資を拡大してきたが、今後は、バングラデシュ、トルコ、GCC 諸国、コロンビアとの FTA 交渉や CPTPP のメンバー拡大などを通じて南西アジア、中東、中南米の国々との貿易・投資の拡大につなげていくことが可能である。

(2) 地域の特性・ニーズに応じたきめ細やかな支援～ASEAN のケーススタディ

グローバルサウスの国々は、各国の政治体制、外交関係、経済・産業の発展の度合い、社会・文化等の状況により政策に対するニーズが異なる。こうした地域ごとの特性やニーズを踏まえたきめ細やかな地域戦略や支援策を打ち出すとともに、ASEAN、アフリカ開発会議（TICAD）、太平洋・島サミット（PALM）等の地域的な首脳・閣僚級の対話枠組みを活用したトップ外交を通じて、経済協力や技術支援を進めていくべきである。

ここでは、ASEAN に焦点を当てたケーススタディを行いたい。ASEAN では、経済面では、「中進国」からの脱却、現実的で持続可能な経済発展、社会課題（地域格差、環境問題等）への対応、域内・周辺国との地域経済統合などが課題となっている。2023年12月に開催された日 ASEAN 友好協力 50 周年特別首脳会議では、岸田総理大臣が、「信頼」に基づく「共創」により目指す「平和と繁栄」のためのアクションを発表し、人的・知的交流、経済・社会、安全保障の分野で 130 項目にわたる協力を打ち出した。経済分野では、連結性強化、GX・DX の推進、社会課題の解決などに関連した様々な取組が進められている。

例えば、日本は ASEAN の「インド太平洋に関する ASEAN アウトルック（AOIP）」を全面的に支持し、ASEAN による連結性強化の取組をハード・ソフトの両面から支援している。2023年9月には日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブを打ち出し、従来の交通インフラ整備に加え、デジタル、海洋協力、サプライチェーン、電力連結性、人・知の連結性の分野で協力を推進していくこととなった。また、グローバルな GX の実現に貢献すべく、クリーン市場の形成やイノベーション協力を主導している。特に、世界の排出量の半分以上を占めるアジアの GX の実現に貢献すべく、地域のプラットフォームとして「アジア・ゼロエミッション共同体」（AZEC）構想を ASEAN 諸国や豪州とともに進めている。さらにデジタル技術を活用した、新興国における社会課題解決型ビジネスの促進及びサプライチェーンの高度化の推進などアジア DX の実現に向けた協力も進めている。

このような共創による課題解決のための官民連携の新たな取組を日本と ASEAN の間で進めていくことが、日本と ASEAN の安全保障協力を後押しし、ASEAN と連携して、法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序を堅持していくことにつながると確信している。

<<参考文献>>

国家安全保障会議『国家安全保障戦略』国家安全保障会議、2022年

経済産業省『経済白書 2024』経済産業省、2024年

大庭三枝「高成長国と低開発国が共存 グローバルサウスの実体」『日本経済新聞』2023年6月8日
経済産業省『経済白書2023』経済産業省、2023年
磯野生茂「グローバルサウスの経済的影響力ー世界経済の「第三の極」をどうとらえるか」『IDE スク
エア』アジア経済研究所、2023年
外務省『自由で開かれたインド太平洋の新たなプラン』外務省、2023年
篠田邦彦「「一帯一路」10年の歩みと広域経済圏の未来」『日中経協ジャーナル』2023年9月号、2023
年
篠田邦彦「インド太平洋における経済安全保障ーグローバルサウスへのアプローチー」『インド太平洋
における貿易投資政策と経済安全保障の行方』亜細亜大学アジア研究所、2023年
経済産業省通商政策局・貿易経済協力局『第10回産業構造審議会通商・貿易分科会資料 対外経済政
策を巡る最近の動向ー国際経済秩序の再構築に向けた日本の役割ー』経済産業省、2023年
水野兼悟「ラオス公的債務ー中国による返済猶予など」『知的資産創造』2023年10月（野村総合研究
所刊）
西田晴子「ラオス：債務負担の増加とその背景」『カントリーレビュー』日本貿易保険、2023年
経済産業省商務情報政策局『半導体・デジタル産業戦略』経済産業省、2023年
資源エネルギー庁資源・燃料部『資源・燃料政策の現状と今後の方向性』資源エネルギー庁、2023年
外務省『自由で開かれたインド太平洋の新たなプラン』外務省、2023年
農林水産省『食料安全保障の強化に向けて』農林水産省、2023年
財務省国際局『最近の国際金融情勢について』財務省、2023年
外務省『日ASEAN友好協力50周年共同ビジョン・ステートメント下での主な取組』外務省、2024年

Kunihiko Shinoda, "Japan's Policy toward Materializing Cooperation with the Global South
~Realizing the Rule of Law, Resolving Global Issues and Strengthening Connectivity~" AJISS-
Commentary, The Japan Institute of International Affairs, 2023.

Bennett Institute for Public Policy, "A World Divided: Russia, China and the West" University of
Cambridge, 2022.

ASEAN Studies Centre, "THE STATE OF SOUTHEAST ASIA 2024" ISEAS - Yusof Ishak
Institute, 2024.

Ammar A. Malik, Bradley Parks, Brooke Russell, Joyce Jiahui Lin, Katherine Walsh, Kyra Solomon,
Sheng Zhang, Thai-Binh Elston, Seth Goodman "Banking on the Belt and Road: Insights from a
new global dataset of 13,427 Chinese development projects" AIDDATA, 2021.

<<注>>

1. 国家安全保障会議（2022年）7ページ
2. 経済産業省（2024年）171ページ
3. 大庭三枝（2023）
4. 磯野生茂（2023）2ページ

5. Kunihiko Shinoda (2023)
6. Bennett Institute for Public Policy (2022) p.2
7. ASEAN Studies Centre (2024) p.48
8. 磯野生茂 (2023) 3-4 ページ
9. 経済産業省 (2024 年) 171 ページ
10. ASEAN Studies Centre (2024) p.66
11. 経済産業省 (2023) 161-164 ページ
12. 経済産業省通商政策局・貿易経済協力局 (2023) 25 ページ
13. 財務省国際局 (2023) 16 ページ
14. 経済産業省商務情報政策局 (2023) 74-82 ページ
15. 経済産業省商務情報政策局 (2023) 228 ページ
16. 経済産業省通商政策局・貿易経済協力局 (2023) 31 ページ
17. 農林水産省 (2023) 1 ページ
18. Ammar A. Malik, Bradley Parks, Brooke Russell, Joyce Jiahui Lin, Katherine Walsh, Kyra Solomon, Sheng Zhang, Thai-Binh Elston, Seth Goodman (2021)
19. 財務省国際局 (2023) 17 ページ
20. 水野兼悟 (2023) 148 ページ
21. 西田晴子 (2023) 3 ページ
22. 外務省 (2023) 25 ページ、37 ページ、39 ページ
23. 外務省 (2024) 8 ページ

第3章 ASEANにおけるEV化の進展と中国自動車の進出 —タイの事例、日本企業の対応—

国士舘大学 政経学部 教授
(一財)国際貿易投資研究所 客員研究員
助川 成也

はじめに

ASEANにおける自動車産業は、経済成長とともに発展を遂げてきた。特に、タイは東南アジアにおける自動車生産の中心地として成長を続け、自動車輸出拠点としての役割も果たしている。しかし、近年の環境意識の高まりと世界的なEVシフトの流れにより、タイの自動車産業も転換期を迎えている。パリ協定の目標達成に向けた各国の取り組みや、主要市場におけるガソリン車販売規制の強化は、ASEAN域内の自動車政策にも影響を与えている。

特に、中国が主導するEV産業の発展は、タイ市場にも大きな影響を及ぼしている。中国メーカーは政府の補助金政策と大規模な国内生産能力を背景に、低価格かつ高性能なEVを世界市場に供給している。タイ政府もこの流れに対応し、電気自動車(EV)産業の振興策を打ち出し、投資インセンティブを提供している。その結果、中国の自動車メーカーが相次いでタイへの進出を決定し、EV生産の拠点化が進んでいる。

これまでタイの自動車産業は、日本メーカーの主導により成長してきた。トヨタやホンダ、いすゞなどの日本企業は、長年にわたりタイを生産・輸出拠点として活用し、ピックアップトラックやエコカーの輸出を拡大してきた。しかし、EVシフトの波に対して、日本メーカーは慎重な対応を取ってきた。バッテリーの現地生産体制や充電インフラの整備が進んでいないこと、EV市場の成長が不確実であることなどが、その主な要因である。そのため、日本メーカーはまずHEV(ハイブリッド車)やPHEV(プラグインハイブリッド車)を生産し、市場の成熟を待つ戦略を採ってきた。

一方、中国メーカーはEV市場の拡大を前提とし、積極的な価格戦略と現地生産計画を打ち出している。BYDや長城汽車、上海汽車(MG)などは、タイ国内でEVを生産し、

ASEAN 市場向けの輸出拠点とすることを視野に入れている。特に、EV 購入補助金制度の活用を通じて、市場での競争力を高める戦略を取っている。

本稿では、タイの EV シフトの現状と課題を分析し、今後の自動車産業の展望について考察する。まず、ASEAN における自動車産業の発展の歴史を概観し、次にタイの EV シフトの背景と政策を整理する。その上で、中国メーカーの進出の影響や、日本メーカーの対応を比較し、タイにおける EV 市場の成長可能性を評価する。最後に、今後の課題と展望について考察し、ASEAN における EV 産業の発展に向けた提言を行う。

第 1 節 ASEAN 自動車産業の発展:貿易自由化と投資戦略

1. ASEAN の域内経済協力と自動車産業の発展

国際自動車工業会（OICA）によれば、2023 年における世界の自動車生産台数は 9,355 万台であった。最大の自動車生産国は中国で 3,016 万台と、世界シェアは 32.2%に達する。これに米国（1,061 万台）、日本（900 万台）、インド（585 万台）が続く。

ASEAN の自動車生産規模はインドに次ぐ約 430 万台にのぼり、中でも自動車生産の中心はタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナムの 5 カ国である。中でもタイ（世界第 10 位）とインドネシア（第 15 位）は輸出機能も備え、その中心と言えよう。ASEAN 加盟国のうちミャンマーやカンボジアなどでもノックダウン型の小規模自動車工場があるが、生産台数は数百台から千台程度に限られている。

ASEAN 各国での日系自動車メーカーの生産の歴史は 1960 年代にさかのぼる。当時 ASEAN 各国は外貨節約、貿易収支の改善を目的に、1960 年代より「輸入代替工業化政策」を採用し、高関税による輸入抑制と外資誘致を組み合わせることで、自動車産業の発展を図ってきた。これら政策により、自動車メーカーが ASEAN 各国市場に参入するには、各々の国に投資を通じて組立工場を設置することが求められた。しかし当時、各国個々の市場は矮小なことや自動車生産を支える裾野産業がないことから、自動車メーカーは国内市場向けにノックダウン生産を開始させた。

1985 年のプラザ合意後、ASEAN は急速な通貨高を背景に、日本やアジア NIES（韓国・台湾・香港・シンガポール）からの投資が急増した。ASEAN 各国も企業に対し法人税免税など投資恩典を付与するかわりに輸出義務を課すなど、政府はその政策を輸入代替工業化から輸出指向型工業化に転換していった。投資が ASEAN に重層的に向かうことで、自

自動車産業においても現地調達率は徐々に高まっていった。

更に ASEAN 各国は、特に裾野が広く、産業全体への波及効果が期待できるエンジンなど自動車の一部品目で国産部品の使用義務規定を課すなどにより、国内産業の育成を図った。タイの場合、工業省は自動車エンジンのローカルコンテンツとして、導入当初は 20% を求め、年々その比率を引き上げ、最終的に 1998 年には 52% の達成を求めた。工業省の他にも、タイ投資委員会 (BOI) が自動車や二輪車など投資奨励 14 業種でローカルコンテンツを投資認可、恩典付与の条件とするなど、国内産業育成を後押しした。そのため自動車各社もサプライヤーに進出を求めるなどにより、徐々に現地調達率を引き上げていった。

ASEAN は 80 年代後半から 90 年代の半ばにかけて空前の投資ブームと経済の高成長を達成し、世界の成長センターとよばれるなど世界各国から注目を浴びた。この頃は輸出に加えて内需も好調であり、輸出指向型に加えて内需獲得を目的とした投資も増加した。自動車各社も旺盛な内需に対応するべく、積極的に生産能力増強投資を行った。

ASEAN の自動車産業に新たな飛躍の機会をもたらしたのは、域内経済協力である。1985 年のプラザ合意を受け、日本などから輸出指向型投資が大挙して ASEAN に押し寄せた。これらを背景に ASEAN は 1987 年の第 3 回首脳会議で「輸入代替型工業化戦略」から「輸出指向型工業化戦略」へと転換した。こうして ASEAN は、新たな工業化戦略について政府主導から民間、特に外資系企業にその主導的役割を求めた。

1988 年 10 月、三菱自動車工業の提案により、「ブランド別自動車部品相互補完 (BBC) スキーム」が ASEAN で採用された。このスキームは、ASEAN 域内での部品生産の分業を促進し、域内貿易の活性化を目的としたものである。一部で実質的に外資系企業の活動に資する政策の導入について懸念されていたが、同政策に呼応する企業の直接投資を集めるなどの効果を見せ、ASEAN 全体のみならず個々の加盟国の経済活性化に寄与した。

BBC スキームの特典として、認定された BBC 製品を他の参加国に輸出した場合、当該部品は国産化認定されること、また少なくとも 50% の特惠マージンが付与される。一方、これらの特典を受ける前提条件は、① BBC 製品が ASEAN 特惠関税協定 (PTA) の原産地規則「付加価値基準 50%」を満たしていること、② 国際品質保証基準に則って製造していること、③ 一般市場価格に対して価格競争力があること、である。

この覚書に基づき、1988 年 12 月に三菱自工は ASEAN 産業・鉱業・エネルギー委員会 (Committee on Industry, Minerals and Energy : COIME)」に対し、① 乗用車ランサー用ドアのマレーシア・タイ間の補完、② ピックアップトラック用トランスミッションのフ

フィリピンからタイへの補完、③トラック用バンパーのタイからフィリピンへの補完、の3ケースで申請、翌89年5月にBBCスキーム認可証明書が発行された。以降、BBCスキームは三菱自工の他に、トヨタ自動車、日産自動車の日系3社、ベンツ、ボルボ、DAFも認可された。

このようにBBCスキームは、民間企業、それも外資系企業である三菱自工がASEANに働きかけたことで、ASEANが制度設計を行った域内経済協力スキームである。ASEANは一定程度民間企業にイニシアチブを持たせることで、民間企業自らが経営効率を最大化する部品の集中生産や相互補完を検討、それをASEANによる制度化を通じて競争力強化につなげた官民連携型の政策と言えよう。更にこのBBCスキームは、1992年にはより対象範囲を広域化する形でASEAN自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area : AFTA）に昇華した。AFTAは15年後の2008年を目指し、域内関税の0～5%への削減を目指すアジア初のFTAである。

1997年にアジア通貨危機が発生した。アジア通貨危機前の1996年、ASEAN主要4カ国（タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン）の自動車生産台数は141万4,000台だったが、1998年には43万台にまで減少し、市場は約70%縮小した。特にインドネシアは経済危機を契機に、長年にわたり開発独裁を続けてきたスハルト政権への不満が爆発し、政権が崩壊するなど、政治・社会混乱にまで発展した。

これら危機的状況に、域内貿易自由化にブレーキがかかる懸念があったが、ASEANは経済復興には外資誘致が不可欠と考え、この危機による埋没に対する危機感から、AFTAを通じた自由化の速度や深度を加速させた。その結果、AFTAの下、自動車部品のみならず完成車についても2003年までに域内関税を5%以下に削減、2010年には関税を撤廃した。これらAFTAを踏まえ、自動車メーカーは域内で部品および完成車の分業による集中生産と相互補完体制の構築を実現した。

2. タイ自動車産業の成長と競争力の強化

タイの自動車産業は1960年代に発展を開始し、政府の産業政策、外国企業の進出、自由貿易協定（FTA）を活用した輸出促進などを通じて、東南アジア最大の自動車生産・輸出拠点としての地位を確立した。特に、日系自動車メーカーはタイの自動車産業の成長において決定的な役割を果たし、生産や国内市場において大きなシェアを占めた結果、タイは日本企業の「牙城」と称されるまでになった。

(1) 1960年代～1980年代：自動車産業の萌芽期

タイの自動車産業は、1961年にフォードが組立工場を設立したことを契機に本格的に始まった。翌1962年には「産業投資奨励法」が改正され、工場建設に必要な原材料や部品の輸入関税の免税措置、法人所得税の減免などの優遇政策が導入された。この政策のもと、1969年までにトヨタや日産を含む9つの自動車工場プロジェクトが承認され、タイの自動車産業の基盤が形成された。

この時期の自動車生産は、日本から部品を輸入し、現地で組み立てる「コンプリート・ノックダウン生産（CKD）」方式が主流であった。しかし、貿易赤字の拡大を受け、タイ政府は1969年に「自動車産業開発委員会」を設置し、部品の現地調達を促進する「部品国産化政策」を導入した。この政策により、国産部品の使用が義務化され、1970年代には現地調達の拡大が本格化した。

1980年代には、さらなる産業振興策として現地調達率規制が導入され、タイの国内生産能力は急速に拡大した。さらに、1988年にはASEAN諸国間での自動車部品の相互補完を目的とした「ASEANブランド別自動車部品相互補完流通計画（BBC）」が施行され、ASEAN域内の自動車産業の発展を促進した。

(2) 1990年代：自由化とアジア通貨危機

1991年、タイ政府は完成車や部品の輸入関税を大幅に引き下げる自由化政策を導入した。これにより、自動車メーカーの現地進出が加速し、トヨタ、ホンダ、フォード、ゼネラルモーターズ（GM）などの大手メーカーが次々とタイに生産拠点を構えるようになった。しかし、1997年に発生したアジア通貨危機により、タイ経済は深刻な打撃を受け、自動車市場も大きく縮小した。

タイ政府は97年7月2日、タイバーツを事実上ドルにペッグするバスケット方式から、急激な変動があった場合にのみ介入する管理フロート制への移行を発表、これを受けてバーツは一気に急落した。バーツ急落により企業のバーツ建債務膨張を通じて企業のバランスシートは大幅に悪化し、また一方で輸入原材料や部品価格が上昇するなど、東南アジアの国内経済は一気に冷え込み、特に自動車など内需依存型産業に大きな打撃を与えた。

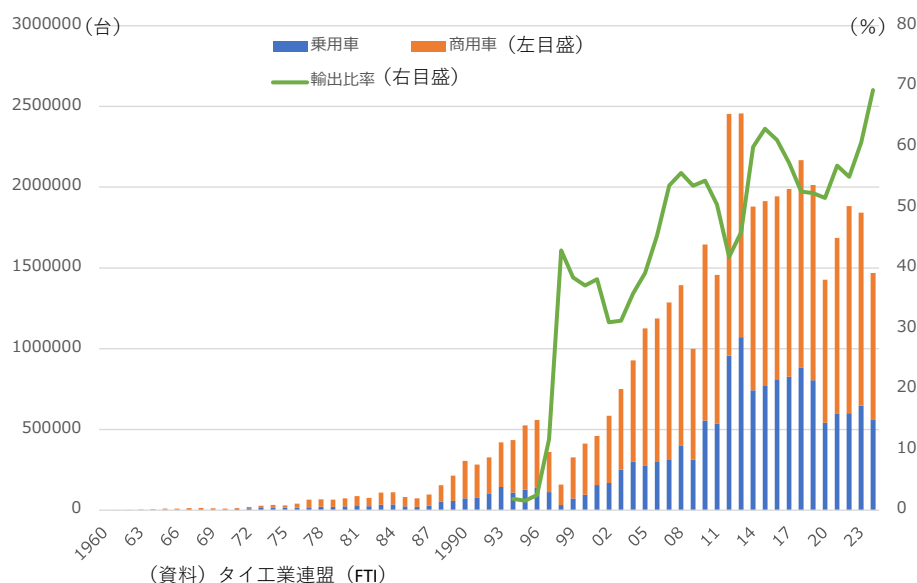
タイにとって、1997年の通貨危機は自動車産業の大きな転機となった。それまで国内市場を中心に発展してきたタイの自動車産業は、危機を契機に輸出志向へとシフトし、現

在の生産・輸出拠点としての地位を確立するに至った。

1996年には年間生産台数が55万台に達していたが、通貨危機の影響により1998年には15万台まで急減した。この深刻な国内市場の縮小を受け、タイの自動車産業は国内市場への過度な依存のリスクを認識し、輸出志向型の産業構造への転換を図った。具体的には、品質管理体制の強化や国際標準への適合を推進し、国際市場で競争力を持つ産業基盤の構築に努めた。これにより、タイは自動車の生産・輸出拠点としての地位を確立することとなった(図1)。

この構造転換は、日系メーカーの積極的な投資と、タイをASEAN地域の自動車輸出拠点とする戦略と相まって成功を収めた。特にトヨタやホンダは、タイを東南アジア市場やオセアニア、中東市場向けの生産拠点と位置づけ、生産能力を拡大していった。

図1 タイの車種別自動車生産台数と輸出比率推移(1960~2024年)



(3) 2000年代~2010年代：エコカー政策の推進

2000年代に入ると、タイの自動車生産は急速に拡大し、2005年には初めて生産台数が100万台の大台を超える112万台に達し、ASEAN最大の自動車生産国となった。特にピックアップトラックが主要輸出製品として位置付けられ、タイはピックアップトラックの世界的な輸出拠点となった。

さらに、2007年にはエコカー政策を発表し、低燃費および二酸化炭素低排出の小型乗用

車の生産拠点化を推進した。これにより、ホンダやスズキなどがエコカーの生産をタイに移し、同市場は国内販売と ASEAN 輸出の両面で成長を遂げた。

一方で、2008 年の世界金融危機や 2011 年のタイ大洪水などの影響もあり、自動車市場は一時的な停滞が懸念されたが、2011 年 8 月に発足した インラック・シナワット政権 は、経済活性化の一環として、「初回の自動車購入者に対する物品税還付政策 (First Car Buyer Scheme)」を導入し、消費サイドから自動車産業を刺激した。この政策は 2011 年 10 月～2012 年 12 月 の期間限定で実施され、対象となる購入者に 最大 10 万バーツの物品税還付が行われた。当時、各社が発売していたエコカーの価格は 40 万バーツ前後であったことから、車両価格の 2 割以上の割引効果であった。その結果、2012 年には過去最高の 245 万台の生産を記録した。この結果、同政策により自動車産業をはじめとする関連産業（部品製造、ディーラー、金融業など）を活性化させ、景気を一時的に押し上げたものの、多くは需要の先食いであり、以降、長期にわたり国内自動車市場は不振に陥った。以降、国内市場が 100 万台を超えたのは、2018～19 年の 2 年間のみである。そのため自動車産業は輸出比率を向上させることで、設備稼働能力の維持を図った（前掲図 1）。

タイの自動車産業は、1960 年代からの産業政策と外資誘致を基盤に成長し、ASEAN 最大の自動車生産拠点へと発展した。特にアジア通貨危機を機に輸出機能を付加され、2000 年代以降は世界市場向けの生産拠点として成長を遂げた。さらに、2010 年代後半からは世界的な気候変動に対する機運の高まりもあり、ガソリンやディーゼルを燃料として用いる内燃機関車から EV 産業への移行を推進するなど、電動化時代への対応を進めている。

第 2 節以降で、タイの自動車産業が今後も競争力を維持し、タイが EV 生産拠点として持続可能な成長を遂げるための条件や諸課題を検討する。

第 2 節 タイの自動車産業の EV へのシフト

1. 世界における環境意識の高まりとタイ

近年、気候変動対策の強化が国際的に進む中で、各国は環境負荷の低い産業構造への転換を推進している。2015 年のパリ協定 (COP21) では、温室効果ガス (GHG) 排出量の削減目標が設定され、タイも 2030 年までに CO₂排出量を 20%削減する目標を掲げた。運輸部門はタイの CO₂排出量の約 25%を占めており、この削減目標の達成には電動車 (EV) への移行が不可欠とされている。

欧州連合（EU）は2035年にガソリン・ディーゼル車の新車販売を禁止する方針を発表し、中国もEV普及を国家戦略の一環として推進している。また、2021年11月のCOP26では、新車販売をすべてゼロエミッション車（ZEV）に移行することを目指す宣言が採択され、主要市場では2035年まで、全世界では2040年までの達成を目標とすることが示された。この宣言には39カ国が署名し、その中には先進国のみならず、新興国からも10カ国以上が参加した（注1）。

こうした世界的な内燃機関車（ICE）からZEVへの移行の流れは、今後、自動車産業のハブ拠点を目指すタイにとって、戦略的にEVシフトを進める重要な契機となった。

表1 主要国の内燃機関(ICE)車の販売禁止措置の実施年

国・地域名	禁止年			備考
		HEV	PHEV	
COP26宣言	2035~40年	×	×	主要市場は35年まで、全世界で40年まで。39カ国署名。
ノルウェー	2025年	×	×	
英国	2030年→32年(23/1)→35年(23/9)	×	○→×	35年以降はPHEVも禁止。
シンガポール	2030年	○	○	シンガポール・グリーンプラン2030。クリーンエネルギー車のみ登録可能。ハイブリッドの一部は可。
中国	2035年	○	○	
米国	2035年	×	○	カリフォルニア州、ニューヨーク州。他州も追従の可能性。
EU	2035年	×	×	30年でのCO2排出削減割合（21年比）乗用車：55%減、小型商用車：50%減（23年3月、欧州理事会会でドイツが反対、e-fuelのICEを認めるよう要求）
カナダ	2035年	×	×	COP26の宣言に署名。
NZ	2035~40年	×	×	COP26の宣言に署名。
日本	2035年	○	○	新車の全てをEVにする。
ベトナム	2040年	×	×	決定第876号/QD-TTg(22年7月22日)。

（資料）各種報道より著者まとめ。

ボストン・コンサルティング・グループ（BCG）の報告によれば、バッテリー式電気自動車（BEV）の世界における新車販売台数に占める割合は、2025年に20%、2035年には59%に達すると予測されている。特に欧州では、2035年の新車販売の90%以上がBEVとなる見込みである。

この予測は、各国における環境規制の強化、BEVの総所有コスト（TCO）の低下、自動車メーカーの電動化戦略の推進など、複数の要因を考慮したものである。したがって、2035

年頃は、内燃機関車 (ICE) から BEV を中心としたゼロエミッション車 (ZEV) への大きな転換点となると考えられる。

また、環境 (E)、社会 (S)、ガバナンス (G) を重視する ESG 投資が増加し、持続可能な成長を目指す自動車企業にとって EV 市場への参入が重要な経営戦略となっている。更にタイにおける EV 推進は、気候変動対策だけでなく、国内産業政策、エネルギー安全保障、環境問題への対応という三つの要因が絡み合っている。

(1) 産業政策としての EV 推進

タイ政府は「Thailand 4.0」政策の一環として EV を「次世代自動車」の軸に位置付け、東部経済回廊 (EEC) を EV 産業のハブとする方針を採用している。投資奨励策として、EV 生産に対する法人税免税 (最大 8 年)、物品税引き下げ (BEV は 10%→2%) などの優遇措置を導入した。また、EV 普及を支えるため、国営エネルギー企業 PTT がバッテリー生産に参入するなど、関連産業の取り組みが進められている。

(2) エネルギー安全保障

タイはエネルギーの 57.5% (2022 年) を輸入に依存しており、EV 普及による化石燃料輸入の削減が期待される。また、再生可能エネルギーの導入拡大と組み合わせることで、エネルギー自給率の向上を目指している。

(3) 環境問題への対応

バンコクを中心に PM2.5 などの大気汚染が深刻化しており、EV 推進が都市環境改善の手段として注目されている。また、世界的なカーボンプライシングの動向を受け、企業の EV への移行が求められている。

タイの EV シフトは、世界的な気候変動対策と国内産業政策の両面から加速している。パリ協定をはじめとする国際的な CO₂削減目標の達成には交通部門の電動化が不可欠であり、政府の優遇措置や外資の投資が市場成長を支えている。今後の課題はインフラ整備とエネルギー転換であり、これを克服できればタイは東南アジアの EV ハブに大きく近づくことになる。

2. タイ政府のEV政策と市場の変化

タイ政府は電気自動車（EV）の普及と生産を促進するため、エネルギー省傘下のタイ国家エネルギー政策委員会（NEPC）は2016年3月、EVの本格的な普及を目指すロードマップ「EV普及策 2016-2036」を発表した。国内市場と輸出市場を含めて2036年までにEVを120万台普及させる目標である。ここでは、EV市場の拡大とインフラ整備、税制優遇を通じてタイをEV生産ハブとして発展させることを目的としている。また、2017年には「Thailand 4.0」政策の一環として、次世代自動車を重点産業と位置づけた。

ただし当時はタイ政府が推進を狙うEVには、バッテリー駆動のEV（BEV）に加えて、プラグインハイブリッド（PHEV）やハイブリッド（HEV）も含まれている。

「EV普及策 2016-2036」を具体化するため、BOIはEV産業を「重点成長産業」と位置づけ、タイをEV生産のハブとすることを目指し、2017年3月から電動車投資奨励策を策定・実施した。BOIは、次世代自動車産業の育成を目的として、EV（電気自動車）を含むxEV（HEV、PHEV、BEV）関連の投資奨励策を発表した。これにより、タイを東南アジアのEV生産拠点とすることを目指している。特に、xEV関連の製造企業に対し税制優遇措置を提供し、特にバッテリーEV（BEV）や関連部品製造を優遇している。

表2 BOIによるxEV(次世代自動車)生産への優遇措置(2017年3月)

優遇内容	バッテリーEV (BEV)	プラグインハイブリッドEV (PHEV)	ハイブリッドEV (HEV)	バッテリー電気バス (EVバス)	充電ステーション
法人税免除	最大10年間免除	3~6年間免除*	なし	3~6年間免除*	5年間免除
完成車 (CBU) の輸入税	2年間免除	なし	なし	なし	なし
機械輸入税	免除	免除	免除	免除	免除
物品税の引き下げ	2%に引き下げ	物品税50%減税	物品税50%減税	2%に引き下げ	なし
主要EV部品 (バッテリー、トラクションモーター、BMS等)	法人税5~10年間免除	法人税5~10年間免除	法人税5年間免除	法人税5~10年間免除	-

*主要部品の生産を1種追加するごとに1年間免除期間を追加。

(資料) タイ投資委員会 (BOI) プレゼン資料より作成

BOIの政策は、あくまで生産面での企業の投資を促す目的である。その一方で、内燃機関車（ICE）に比べて車両価格が高くなるBEVなど次世代自動車の消費を刺激するためには、購入補助金など需要喚起策が不可欠になる。

3. 日系企業のEV戦略：慎重な適応と課題

タイの自動車産業におけるEVシフトには、国内生産の約9割を占め、自動車産業の発展に大きく寄与してきた日系自動車メーカーの理解と協力が不可欠である。そのため、タイ政府は日系企業に対する働きかけを強化したが、日系メーカーはEV生産への移行に一貫して慎重な姿勢を崩さなかった。

2017年にBOIが発表したEV奨励策では、HEV（ハイブリッド車）やPHEV（プラグインハイブリッド車）も優遇対象とされた。この方針を受け、日系メーカーはEV（BEV）への本格移行の前段階として、まずHEVやPHEVの生産に注力する戦略を選択した。バッテリー価格や技術の進展、インフラ整備の進捗を見極めながら、市場の成熟を待つ姿勢を取ったのである。

EV市場の需要がまだ限定的であることも、日系メーカーが慎重な判断を下した要因の一つである。EVは価格競争力や技術の成熟度の面で依然として課題が多く、短期間での市場拡大は難しいと見られていた。特に、最大のコスト要因であるバッテリーは依然として高価であり、価格競争力の確保が困難と判断された。また、タイ国内におけるEV用バッテリーの現地生産は未発達で、多くが輸入に依存している点も課題となった。

さらに、充電インフラの未整備も日系メーカーがEV生産へ踏み切る上での障壁となった。EVの普及には充電ステーションの整備が不可欠であるが、タイでは特に地方部で充電ネットワークが不足しており、消費者の実用性に対する不安が根強い。このような状況の中、日系メーカーはHEVやPHEVを当面の戦略とし、EV市場の発展を慎重に見極めながら、段階的な移行を図る方針を取った。

実際に24年6月時点で、トヨタ、ホンダ、いすゞ、ベンチャーのFOMM、高野モーターがBEV製造の投資奨励を申請し、投資奨励書の発給を受けたものの、本格生産に向けた動きは緩慢であり、タイ政府関係者を苛立たせた（後掲表5）。

4. 中国企業の投資誘致にシフトしたタイ政府

タイ政府は幾度となく日系企業にEV生産を打診するものの、前述の理由もあり、前向きな返事を得られなかったタイ政府は、世界最大のEV生産国に成長した中国での誘致活動にシフトした。BOIを中心としたタイ政府の積極的な誘致活動もあり、中国企業が次々と呼応、タイ生産を約束したのである。

21年春に開かれたバンコク国際モーターショーでは、東部ラヨーン GM 工場を入手した長城汽車 (GWM) が 23 年までにバッテリー式電気自動車 (BEV) 生産開始を明らかにした。また 22 年 1 月には CP グループと合弁でタイ工場を有する上海汽車 (SAIC-CP) が BEV 用バッテリー工場を設ける計画を発表した。

2021 年 3 月に、タイ政府は 2030 年までに国内で生産される自動車の 30% を電気自動車 (EV) にする目標を定めた。いわゆる 30@30 政策である (表 3)。

表 3 タイの ZEV(ゼロ・エミッション車)の年間導入台数見込み(30@30 政策)

用途	タイプ	2025年		2030年		2035年	
		台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
生産 (生産全体に占めるシェア)	乗用車・商用車	22.5万台	10%	72.5万台	30%	135万台	50%
	二輪自動車	36万台	20%	67.5万台	30%	185万台	50%
	バス・トラック	1.8万台	33%	3.4万台	47%	8.4万台	87%
国内新規登録台数 (新規登録に占めるシェア)	乗用車・商用車	22.5万台	30%	44万台	50%	115.4万台	100%
	二輪自動車	36万台	20%	65万台	40%	180万台	100%
	バス・トラック	1.8万台	23%	3.3万台	40%	8.3万台	100%

(資料) タイ国家EV政策委員会

タイ政府は、2035 年までに 120 万台の EV 普及を目標に掲げ、年間 20~30 万台規模の EV 生産ハブ化を推進している。また、2030 年までに国内自動車生産の 30% を電動車 (XEV) とする「30@30」政策を後押しすべく、2022 年 2 月 22 日に電気自動車振興政策を閣議決定した。同政策には EV 購入補助金、物品税の引き下げ、輸入関税の減免など、多岐にわたる優遇措置が盛り込まれ、これにより EV 産業への投資が加速し、中国企業を中心に EV メーカーのタイ進出が進んだ。

特に、バッテリー容量や車両価格に応じて 5 万~15 万バーツの補助金支給が決定された。この政策は、EV 産業の育成と企業誘致を両立させる戦略的な措置であり、短期的には EV 生産の促進、長期的にはバッテリーの現地生産強化を目指している。また、EV 組立の促進策として、海外から輸入したバッテリーの一部を生産コストとして認める制度を導入した。具体的には、保税區または無税區での BEV 組立において、輸入バッテリーの価値を車両価格の最高 15% まで国内調達分として算入できるようにした。

この措置により、EV メーカーは事実上、国内付加価値を 15% 上乗せすることが可能となる。また、国内付加価値率が 40% 以上に達すれば、保税區または無税區から国内市場へ

の無税搬入が可能となり、EV をより安価に供給できる。さらに、購入補助金に加え、BOI（タイ投資委員会）による法人税減免などの投資恩典を活用することで、EV メーカーの競争力強化が図られる。

これらの施策を一定期間に区切って実施する政策パッケージとして、EV 振興策「EV3.0」と「EV3.5」が導入された。EV3.0 は 2022 年から 2023 年までの第 1 期 EV 普及策、EV3.5 は 2024 年から 2027 年までの第 2 期 EV 普及策を指す。EV3.0 から EV3.5 への移行に伴い、補助金額や国内生産義務の条件などが見直されている。

表 4 タイの EV 振興策「EV3.0」と「EV3.5」(乗用車の場合)

		EV3.0 (2022~25年)		EV3.5 (2024~27年)	
対象		・ 価格200万Bt未満。 ・ 出力10kwh以上	・ 価格2~700万Bt以下 ・ 出力30kwh以上	・ 価格200万Bt未満。	・ 価格2~700万Bt以下 ・ 出力50kwh以上
恩典	補助金	・ 30kwh未満：7万Bt ・ 同以上：15万Bt		・ 50kwh未満： ①24年：5万Bt ②25年：3.5万Bt ③26-27年：2.5万Bt	・ 50kwh以上： ①24年：10万Bt ②25年：7.5万Bt ③26-27年：5万Bt
	輸入関税	40%引き下げ	20%引き下げ	40%引き下げ	20%引き下げ
	物品税	8% (輸入車) ⇒ 2% (~27年)			
EV輸入	2022~23年			2024~25年	
EV国内生産台数	・ 24年工場稼働：輸入台数分 ・ 25年工場稼働：輸入台数×1.5倍			・ 26年工場稼働：輸入台数分×2倍 ・ 27年工場稼働：輸入台数×3倍	
EV部品の国産化要件	バッテリー生産				
	セル生産	モジュール組立		パック組立	
	バッテリー以外、国産化不要。	・ 30年1月迄：PCUインバーター ・ 35年1月迄：以下のうち1品目 ①減速ギア、②トラクションモーター、③BMS (バッテリーマネジementシステム)、④電動コンプレッサー、⑤DCU (バッテリー管理システム)		・ 30年1月迄：PCUインバーター ・ 35年1月迄：以下のうち2品目	
罰則	・ EV国内生産義務違反：補助金返還+年利7.5%+保証金の全額没収。 ・ 国産化義務違反：車両1台当たり2倍に相当する物品税額の支払い。				

(資料) 野村総研、ジェトロ、BOI他各種資料より作成

これら一連の政策に中国自動車企業が次々と呼応した。BOI のナリット長官は 2023 年以降、EV 分野の潜在的投資企業を発掘すべく複数回にわたり訪中、同年 4 月には長安汽車、吉利グローバル、BYD、JAC モーターズ、江陵モーターズの自動車メーカー5 社の幹部と会合を持ち、タイへの投資を働きかけた。このうち長安汽車は同年 4 月下旬、中国国外で初めてとなる右ハンドルの EV 生産拠点のタイ設立を発表した。BOI は投資決定の 2 年前から長安汽車と投資について協議を重ねてきたという。

2024 年末時点で既進出済であった GWM と SAIC—CP を含めて中国自動車企業 8 社がタイ国内の製造工場設置を決定している。この大半が財務省物品税局と MOU を締結して

いる（表5）。MOU締結により、購入補助金と引き換えに、国内生産義務を負うことになる。EV3.0の場合、2022～23年の2年間で輸入された台数を、24年の工場稼働であれば輸入台数分、25年工場稼働であれば輸入台数の1.5倍を製造する必要がある。EV3.5でも購入補助金自体は減額されているが、同補助金を受ける場合、24～25年も輸入可能である。26年に工場を稼働する場合、輸入台数分の2倍、27年に工場を稼働させる場合、輸入台数の3倍の生産が義務化されている。それ以外にも、EV価格の3～4割を占めると言われる車載バッテリーについて、どの水準で生産するかによって、追加的にEV主要部品の国産化が求められる。

表5 タイの電気自動車製造事業の奨励プロジェクト一覧(2024年6月末時点)

	国籍	HEV			PHEV			BEV			物品税局MOU	
		認可	発給	生産	認可	発給	生産	認可	発給	生産	EV3.0	EV3.5
トヨタ	日本			○						○	○	
ホンダ	日本			○						○		
三菱	日本		○				○		○			
日産	日本			○					○			
FOMM	日本									○		
高野モーター	日本									○		
いすゞ	日本								○			○
メルセデスベンツ	ドイツ						○			○	○	
BMW	ドイツ						○					
GWM	中国			○			○			○	○	○
SAIC-CP (MG)	中国・タイ			○			○			○	○	○
BYD	中国					○			○	24.7	○	○
SKYWELL (天美)	中国								○			
Changan (長安汽車)	中国					○			○	25.1Q		○
Chery (奇瑞)	中国	○						○				○
NETA	中国							○				○
AION (广汽埃安)	中国								○	24.7		
ホライゾン・プラス*	台湾・タイ								○	中止?		
MINEモビリティ	台湾									○		
投資額 (単位: 100万バーツ)		30,392.10			9,263.90			39,293.40			*上企業以外で	
プロジェクト数		7 (事業体7)			7 (事業体7)			18 (事業体18)			は、現代がEV3.5	
生産台数		317,955			159,689			276,640			を申請。	

(*) 2025年1月、PTTはホライゾン・プラスにおける持ち株比率を60%から40%に引き下げ、経営権をフォックスコン側に譲渡する決定。PTTはEV組立事業からは距離を置き、EV充電サービスなど他の関連分野に注力する方針。

(資料) BOI情報データベース

ただし、購入補助金や物品税減税の恩恵を受けながら、国内生産等で義務違反をした場合、年利 7.5%を加えた補助金の返還と保証金が全額没収される。また国産化義務に違反した場合、車両 1 台当たり 2 倍に相当する物品税額の支払いが求められる。

タイに EV を投入している企業の全てがタイに拠点を設けるわけではない。テスラやボルボは、物品税局と MOU を締結せず、ACFTA を用いて中国工場から輸入でタイ市場に参入している。購入補助金を受領しない代わりに、生産義務や国内調達義務の制約を受けず、タイでの事業展開が可能である。

第 3 節 タイの自動車市場における EV の位置付け

1. 2022 年以降の EV 市場の変遷と日系・中国企業の動向

2022 年は EV 補助金政策「EV3.0」が開始され、ACFTA を用いて、国内製造に先駆けて、中国製 EV が無税かつ購買助成金が付与された形でタイ市場に EV が輸入され、市場に投入された。まさに EV 元年とも言えよう。全体から見れば、EV 普及は一部に留まっている。タイ運輸省陸運局の車両登録データによれば、2024 年末時点でタイの自動車登録台数は 2,115 万台である。うち BEV、HEV、PHEV を加えた次世代自動車は 68.7 万台で 3.2%を占める。また BEV に限れば 16.4 万台で 0.8%である。

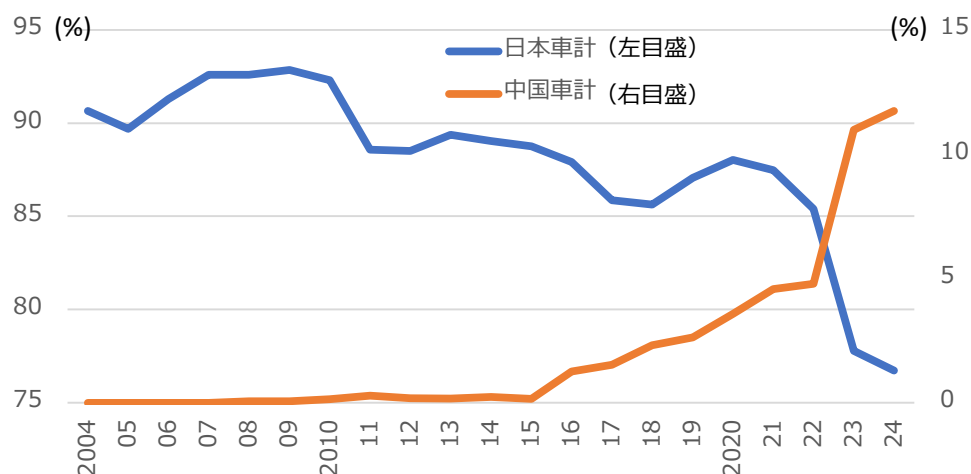
従来、タイ市場は日系自動車の「牙城」と言われてきた。2024 年末時点で、タイで登録されている自動車の 88.2%はトヨタ、いすゞ、ホンダに代表される日系自動車ブランドである。

毎年の新車販売台数から見ると、2000 年代後半は日系のシェアは 9 割を上回っていたが、以降、緩やかにシェアを落としながらも 2010 年代は 8 割台を維持していた。しかし EV 元年と言われる 2022 年には 85%にまで下落した。以降、中国 EV の大量流入の煽りを受け、日本のシェアは 23 年に 77.8%に、24 年は 76.7%にまで下落した。

その間、日本のシェアを侵食したのは、欧米や韓国など旧来のライバルではなく、主に新興の中国系ブランドである。中国ブランド車のタイ参入はここ 10 年のことである。14 年に上海汽車が大手財閥 CP と合弁（SAIC-CP）により、MG ブランドで生産を開始したことに始まる。また 20 年 11 月には業績不信に喘いでいた米ゼネラル・モーターズ(GM)

のラヨン工場を長城汽車が取得したが、それでもシェアは限定的であった。しかし 22 年の EV 元年以降、その存在感は日増しに高まり、23 年には、中国車全体で 8.7 万台を販売、シェアも 11.0% と初めて 2 桁を記録した。2024 年も 11.7% でシェアを維持している。

図 2 タイ国内自動車市場における日系自動車ブランドのシェア推移



(資料) トヨタモータータイランド

2024 年の国内販売台数は 72.5 万台であったが、うち日系自動車メーカーは約 43.9 万台、中国系は 6 社で 6.7 万台を販売した。最大は BYD で、これに上海汽車、長安汽車、長城汽車が続く。ただし問題は、タイ全体の自動車生産能力である。22 年以降新たにタイに拠点を設置した中国 EV メーカーを除き、2023 年時点でタイ全体の自動車生産能力は 350 万台／年程度に達していた。

更に 2022 年以降、中国 EV メーカーの進出で生産能力が上乘せされた。EV に限れば、2025 年までに生産能力は 40 万台／年以上が追加される見込みである。その結果、単純計算すれば、タイ単独で 400 万台近い生産能力を抱えている計算になる。

しかし、タイ国内市場は年間 100 万台程度であり、24 年はタイ国内市場での販売不振により市場規模は 50 万台にとどまった。そのため輸出に注力しない限りは、設備過剰により低稼働率に陥ることになる。

タイ工業省工業経済局 (OIE) の設備稼働率統計によれば、自動車製造業の設備稼働率は 2023 年頃より徐々に低下しており、2024 年は 50% 前後で推移、生産能力の余剰は明らかである (図 3)。50% を切る水準に設備稼働率が落ち込んだのは、2011 年末のタイ大

洪水で主要日系自動車メーカーの稼働が少なくとも1カ月程度停止した2011年11月、および新型コロナの世界的大流行が宣言された2020年春以来の危機的水準である。一般的に自動車メーカーは8割程度の稼働率がなければ利益をあげられないと言われる。現状では各社の収益状況は厳しい状況になっていると推察される。

図3 タイの自動車製造業の設備稼働率推移



(資料) タイ工業省工業経済局 (OIE)

2. 中国 EV メーカーの進出と国際環境の変化

もともと中国製 EV の ASEAN 市場流入の背景には、中国政府の EV も含む新エネルギー車 (NEV) 普及促進策や国内経済成長の鈍化がある。中国政府は、EV を中心とした NEV 産業の競争力強化および普及促進のため、研究開発の助成や法人税の優遇、EV 価格や性能に応じた購入補助金や車両取得税の免税など手厚く支援してきた。

これらを受けて、同分野には次々と新規企業が参入し、新興メーカーを交えた競争が繰り広げられる中で、EV 生産能力が実需を超えて積みあがっていった。上海のコンサルティング会社オートモビリティと中国乗用車協会 (CPCA) によると、中国には現在、年間 4,000 万台を生産する能力があるが、2024 年の中国国内の自動車販売台数は約 3,144 万台であり、生産能力に対して需要が大きく下回っている状況である。

その結果、国内 EV 市場では価格破壊が加速、更に 2022 年末に政府が EV 購入補助金を終了したことも影響し、多くの中国 EV メーカーの収益性が悪化した。中国国内の経済が減速する中、内需のみでは到底捌ききれない生産能力を抱える中国 EV メーカーにとっ

て、海外市場の開拓が喫緊の課題となり、地理的に近接する ASEAN、特に ASEAN 中国 FTA (ACFTA) によって EV の関税を撤廃しているタイは有望市場に映った。

一方で、米国や欧州の中国製 EV への追加関税や中国製コネクテッドビークルへの規制など、欧米による中国製 EV に対する規制は市場開拓の強い逆風となっている。また世界的に EV シフトにもブレーキがかかっていることも追い打ちをかけている。米国のトランプ政権では、排ガス規制緩和や環境規制廃止、直接的には EV 関連投資に対する補助金や EV 購入税額控除の見直しが行われている。一方で、欧州では引き続き厳しい環境規制を推進しており、2035 年までに内燃機関車の新車販売禁止が目標であった。しかし、エネルギー危機やインフレなど生活不安を訴える声の高まりを受けて、ポピュリスト政党が勢力を拡大、一部の国では環境規制の緩和を求める声が高まり、EV 転換速度が減速している。これら欧米を中心とした EV シフトへの潮流の変化を受け、中国 EV メーカーにとって ASEAN 市場の重要性が相対的に高まっている。ASEAN 市場を牙城とする日本企業と中国 EV メーカーの競争が始まっている。

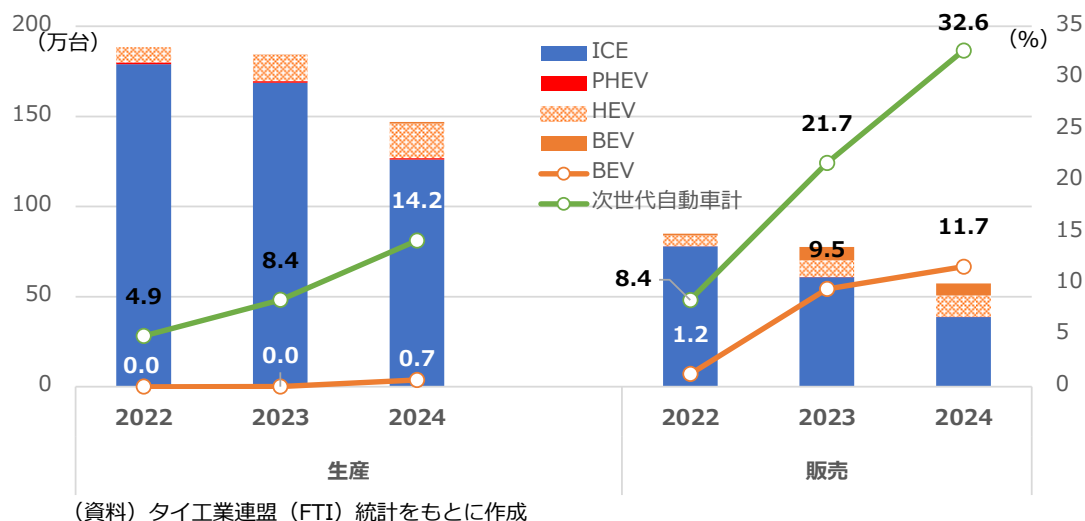
3. EV 市場における日中競争とシェア争い

タイ市場において EV は徐々に浸透し始めており、価格帯も内燃機関車と競争できる水準にまで低下している。2022 年にわずか 1.2%であったタイの新車販売に占める EV 比率は、2023 年には 9.5%、24 年は 11.7%を記録した。ただしそのほとんどは乗用車であり、乗用車の販売台数からシェアを再計算すると、39.3%とほぼ 4 割に達する。

一方、迎え撃つ日系企業は BEV ではなく、HEV や PHEV で対抗する構えである。その結果、タイの国内販売台数に占める次世代自動車比率は、22 年の 8.4%から 23 年には 21.7%、そして 24 年には 32.6%で国内販売の凡そ 3 分の 1 が次世代自動車に切り替わっている (図 4)。また、BEV を含む次世代自動車の販売台数は約 18.7 万台で、2024 年の国内乗用車販売台数 (17.0 万台) を上回る。

次世代自動車がタイで支持される背景には、環境意識の高まり、慢性的に高値水準にある燃料費負担の軽減がある。

図 4 タイの自動車生産・販売における次世代自動車の位置付け



EV 市場のけん引役は中国企業である。EV を含めた中国ブランドの販売台数は、BYD (比亞迪) で 30,432 台。これに上海汽車 (SAIC—CP) が 27,311 台、NETA (浙江合衆新エネルギー汽車) が 1 万 3,836 台、長城汽車 (13,039 台) で続く。その結果、中国ブランドの 24 年の販売台数は 8.7 万台、11% のシェアを記録した。一方、これまで国内市場の 9 割前後のシェアを占めていた日本ブランドは、EV 輸入元年の 2022 年で 85.4% に、23 年では 8 割を割り込んだ。

表 6 タイの登録自動車車種別上位 10 車種 (2024 年)

(全体)				(EV)				
順位	ブランド	モデル	登録台数	EV 順位	総合順位	ブランド	モデル	登録台数
1	トヨタ	HILUX REVO	76,615	1	18	BYD	BYD DOLPHIN STD	7,427
2	いすゞ	D-MAX	66,267	2	21	SAIC	MG4 ELECTRIC	5,402
3	トヨタ	YARIS ATIV	47,538	3	25	NETA	NETA V	4,578
4	トヨタ	YARIS CROSS	34,822	4	27	BYD	BYD ATTO 3	4,353
5	ホンダ	HR-V	22,161	5	34	BYD	BYD DOLPHIN EXD	3,302
6	ホンダ	CITY	18,416	6	41	GWM	GOOD CAT	2,426
7	トヨタ	COROLLA CROSS	16,499	7	47	NETA	NETA V-II	2,009
8	ホンダ	CITY HATCHBACK	15,283	8	49	BYD	BYD SEAL EXD AWD	1,793
9	フォード	RANGER	15,069	9	50	BYD	BYD ATTO3 (480KM-EXT)	1,649
10	トヨタ	Fortuner	14,669	10	51	テスラ	Model 3 Rear-Wheel Drive	1,645

(資料) タイ運輸省陸運局 (DLT)

車種別国内登録台数および EV に絞った上位 10 車種は表 6 の通りである。最も登録された EV は、コストパフォーマンスが高いと評価されている BYD の Dolphin である。そ

れでも内燃機関車を含めた全体順位は 18 位である。それに次ぐ EV は上海汽車の MG4 Electric である。比較的小型で価格競争力があり、中間層にも支持されている。NETA-UV については、タイ市場で低価格 EV として人気を博している。24 年には大幅な値引きにより、内燃機関車と比べても競争力のある価格を実現している。

中国 EV は低価格戦略とモデルラインナップの充実化により、日系のシェアを侵食している。地場銀行系シンクタンクのクルンシー・リサーチによれば、EV 振興政策が継続されれば、2027 年には EV の市場シェアが 20% に到達し、グローバル市場への輸出も拡大する可能性があるという。

4. タイ市場の停滞と EV 戦略の見直し

2024 年のタイの自動車販売台数は約 57 万台にとどまったが、その中で BEV は 6.7 万台で 11.7% のシェアを占めた。前年 23 年と比べて販売台数自体は減少を余儀なくされたが、世界的な BEV の減速感よりも、タイ国内自動車市場自体の不振の影響を受けている。

2024 年のタイ市場は、家計債務水準の高止まりとそれらを嫌気した金融機関の自動車ローン審査の厳格化がタイ新車市場を直撃している。実際に、タイの家計債務は近年、急速に増加しており、タイ商工会議所大学 (UTCC) の調査によると、2024 年には 1 世帯あたりの平均債務額が 60 万 6,378 バーツ (約 255 万円) に達し、前年から 8.4% 増加した。同大学による 16 年間の調査の中で最高額を記録した。特に、低所得層の債務負担が重く、月収 5 万バーツ未満の世帯では、支出と返済の合計が収入を超える状況にある。このため、クレジットカードや消費者ローンの利用が増加し、借入依存度が高まっている。

家計債務の増加により、自動車ローンの「要注意債権」(Stage 2) と「不良債権」(Stage 3) が急増している (注 2) 。特に、コロナ禍の臨時措置 (注 3) が 2021 年 12 月末に終了したため、Stage 2 の「要注意債権」が急増、2024 年第 2 四半期は 14.7% 増で、2020 年第 4 四半期と比較すると 55% 増加しているという。

2023 年には約 35 万台の車両がローン未払いで押収され、2024 年も差し押さえ車両台数は約 30 万台に達すると予測されている。自動車ローンの貸し渋りが進み、与信基準が厳格化され、新規購入が難しくなっている。その状況の中で間が悪いことに、中国企業の EV 製造工場は 24 年以降 25 年にかけて次々と立ち上がってきている (表 7)。

表 7 中国系自動車企業のタイ拠点の概況

企業名		稼働	EV生産開始	生産能力	EV生産能力	輸出先等
比亞迪	BYD	稼働済	2024年7月4日	15万台	15万台	ASEAN、欧州
長城汽車	GWM	稼働済	2024年1月	8万台→12万台	n.a.	
合衆新能源汽车	NETA	稼働済	2024年3月	2万台	2万台	
上海汽車	MG	稼働済	2024年3月	10万台	5万台?	
長安汽車	Changan	未	25年1~3月	3~5万台→10万台	10万台	ASEAN、豪州、NZ
广汽埃安新能源	AION	稼働済	2024年7月17日	5万台(2万+3万)	5万台	ASEAN、豪州、南ア
上汽通用五菱汽車	Wuling	稼働済	2024年8月	1万台	1万台	
奇瑞汽車(注)	Chery	未	24年3Q?	5→8万台(28年)	5万台(27年)	うち4.5万台を輸出。
中国系計				51万~63万台	43万台~	

(資料) 各種報道をもとに著者がとりまとめ。

新規参入の中国 EV メーカーの供給の吸収が期待されていた国内市場は、前述の通り不振に喘いでおり、その結果、製造台数ノルマを抱えている購入補助金受領 EV 企業は、生産台数義務違反に問われる可能性が表面化した。具体的には、財務省物品税局と MOU を締結し、EV 振興策 EV3.0 に応募した企業（前掲表 5）のうち、24 年に工場を稼働した企業は輸入台数分、25 年に稼働した企業は輸入台数の 1.5 倍の生産が義務付けられているが、肝心の国内市場は前述の通り不振に喘いでおり、EV3.0 の対象期間中に 25 年までにそれら義務達成を目指せば、大量の在庫を抱え込むことは目に見えていた。そのため水面下で義務規定緩和交渉を行ってきた。その結果、24 年 12 月に EV3.0 の生産台数条件の緩和措置が導入された。緩和措置は以下の通りである。

【EV3.0 生産台数条件の緩和措置】（2024 年 12 月）

条件が満たせない場合には 2026 年までに達成の場合は 2 倍、2027 年までに達成の場合は 3 倍が義務付けられる。また EV3.0 を適用して輸入した販売前の車両について、再輸出する際は義務台数から除外を認める。

また中国 EV が中心の緩和措置に反発する日系メーカーの声もあることから、同時に日系企業側が求めていた PHEV、HEV の投資奨励政策の拡充を発表し、バランスを採った。タイ政府は EV までの繋ぎ技術としての PHEV、HEV の再評価を行っている。米国市場でも 2024 年の BEV の販売台数が前年比減に陥る中、HEV や PHEV は日本の自動車メーカーの稼ぎ頭となっている。こうした情勢の変化を受け、近年、タイ政府は EV の普及促進に向けてさまざまな政策を打ち出してきたが、2024 年からは BEV 偏重の方針を見直

し、HEV に対する優遇措置強化方針に転換した。これは、HEV の急成長と日本メーカーの投資促進を目的としたものである。物品税について、HEV の物品税を内燃機関車よりも大幅に低減し、HEV の価格競争力を向上させる。内燃機関車の標準税率は 25%であるが、60V 超の電気系統を搭載するストロング HEV については、CO₂排出量 100g/km 未満の場合は 6%、101~20g/km 未満の場合、9%へと引き下げる。また、HEV 生産に投資する企業は、一定の条件を満たせば法人税の減免を受けられる。

既にタイ国内市場では次世代自動車が 3 割以上のシェアを握っているが、2030 年までに HEV と PHEV の市場シェアは 40%以上に拡大すると見込まれ、タイは ASEAN のハイブリッド車生産拠点としての地位を確立する可能性がある。

5. タイ市場における中国 EV の価格戦略とその影響

現在、タイで販売されている中国ブランド EV、更には特斯拉やボルボも全量、ACFTA を用いた中国からの輸入とみられる。タイに流入している中国製 EV の多くはタイ政府からの BEV 購入補助金を受領している。

マーケティング分野のイノベーター理論の一つで「クリティカルマスの法則」がある。これは商品やサービスの普及が爆発的に跳ね上がる分岐点、またはその爆発的な普及に必要な市場普及率について述べたものであり、その分岐点は 16%とされている。市場シェアが 10%以下の場合、当該市場は目新しい物が好きな限られた市場に過ぎないものの、分岐点を超えると、普及が爆発的に加速するという。新車販売台数に占める BEV の比率は 11.7%であり、同法則の閾値を越えたわけではない。しかし、商用車のほぼ全量が内燃機関車 (ICE) であり、BEV、プラグイン・ハイブリッド車 (PHEV)、ハイブリッド車 (HEV) はほぼ乗用車である。乗用車に限ってタイ国内市場のシェアを再計算すると、ほぼ 4 割に達しており、「クリティカルマスの法則」の閾値を大きく上回っている。

前掲表 6 で見た通り、タイ国内市場の上位 10 車種は特斯拉を含めて全て中国製 EV である。中国 EV がタイ市場でシェアを伸ばす手法として採っているのが値下げ戦略である。場合によっては、補助金額を上回る値引きをしており、タイ国内の自動車の価格秩序が大幅に乱されている。

次の表 8 は、主要中国 EV 企業がタイ市場に投入した車種の初回発売時価格と値下げ後の価格を見たものである。100 万バーツを下回る車両は稀であった EV が、中国 EV 企業の値下げ戦略により、需要喚起とシェア拡大を図っている。値下げ率は 2~3 割が多く、

その結果、最も安価な EV は 40 万バツ前後と、内燃機関車のエコカー水準にまで値下げされ、内燃機関車と競合する水準になっている。

表 8 中国 EV のタイでの価格推移

ブランド名	車種名	年月	価格		値下幅		備考
			バツ	日本円	バツ	割引率	
BYD	ATTO3 Extended	2023年10月	1,199,900	528万円	発売時価格		
		2024年7月	859,900	378万円	-340,000	-28.3%	
		2024年11月	899,900	396万円	-300,000	-25.0%	新モデル価格。モーターショーで発表。
	Dolphin Standard Range	2023年7月	699,999	308万円	発売時価格		
		2024年4月	659,900	290万円	-40,099	-5.7%	
		2024年9月	569,900	251万円	-130,099	-18.6%	バッテリー容量が44.9kWhから50.25kWhに増えた。
	Dolphin Extended Range	2024年11月	569,900	251万円	-130,099	-18.6%	新モデル価格。モーターショーで発表。
		2023年7月	859,999	378万円	発売時価格		
NETA	NETA V	2024年4月	799,900	352万円	-60,099	-7.0%	
		2024年9月	709,900	312万円	-150,099	-17.5%	
NETA	NETA V-II LITE	2022年8月	549,000	242万円	発売時価格		
		2024年7月	409,000	180万円	-140,000	-25.5%	
GAC-Aion	Aion Y Plus 490	2024年7月	429,000	189万円	発売時価格		モデルチェンジ
		2023年10月	1,069,900	471万円	発売時価格		
GWM	ORA Good Cat Pro	2023年10月	969,900	427万円	-100,000	-9.3%	
		2021年10月	828,500	365万円	発売時価格		
		2024年1月	799,000	352万円	-29,500	-3.6%	タイ国内生産開始に伴う価格改定
Changan	DeePal L07	2024年9月	629,000	277万円	-199,500	-24.1%	
		2023年11月	1,329,000	585万円	発売時価格		
	DeePal S07	2024年11月	1,079,000	475万円	-250,000	-18.8%	
		2023年11月	1,399,000	616万円	発売時価格		
	LUMIN L	2024年11月	1,119,000	492万円	-280,000	-20.0%	
SAIC-CP	MG4 EV	2024年3月	479,000	211万円	発売時価格		
		2024年11月	379,000	167万円	-100,000	-20.9%	
		2022年11月	869,000	382万円	発売時価格		
OMODA	OMODA CS EV	2023年10月	709,900	312万円	-159,100	-18.3%	
		2024年11月	599,000	264万円	-270,000	-31.1%	
OMODA	OMODA CS EV	2024年8月	899,000	396万円	発売時価格		
		2024年12月	699,000	308万円	-200,000	-22.2%	

(資料) <https://www.car250.com/price/> より作成

一部中国 EV 企業は、タイ進出の理由について、日本貿易振興機構（ジェトロ）上海事務所が 24 年 3 月 7 日にハイブリッド方式で開催した「中国新エネルギー車市場動向セミナー」で「NETA」ブランドの EV を製造する中国の合衆新能源汽车の調達担当総経理の方曉鯤氏は「中国の自動車市場は過去 2 年間、非常に厳しい内向きの競争を続け、価格も下落傾向が続いてきた。中国国内で稼ぎたいが、とても難しい。利益が出ているのはテスラや、比亞迪（BYD）、理想汽車ぐらいで、当社を含め他社はほとんど赤字だ。稼ぎたければどこに行けば良いか。タイだ」と話し、続けて「2023 年 8 月にタイでも発売した小型 SUV（NETA-V）の中国での販売価格は 6 万 5,000 元だが、タイでは 10～11 万元（50

万～55万バーツ)と大幅な高値で販売できる」とした。

実際に中国での価格とタイでの販売価格を比較した(表9)。その結果、タイでの発売時は中国での販売価格よりも車種によって3割から倍近い価格で販売されていた。多くの中国EVが値下げを発表した24年11月以降の価格でも、上海汽車を除き中国国内の価格よりも依然として割高である。これは中国国内でのEV競争が激しいことを示している。一方で上海汽車は、ほぼ在庫処分的、ダンピング的とも言える価格で販売している。

表9 中国EV車の内外価格差(タイとの比較)

ブランド名	車種名	年月	中国販売価格		タイ販売価格(バーツ)		内外価格差(バーツ、%)			
			(人民元)	パーツ建	発売時	2024年11月	発売時	2024年11月		
BYD	ATTO3	2023年10月	147,800	697,057	1,199,900	859,900	502,843	72.1	162,843	23.4
GAC-Aion	Aion Y	2023年10月	109,800	517,841	1,069,900	969,900	552,059	106.6	452,059	87.3
Changan	Deepal L07	2023年11月	189,900	895,610	1,329,000	1,079,000	433,390	48.4	183,390	20.5
NETA	NETA V	2022年8月	74,900	353,245	549,000	409,000	195,755	55.4	55,755	15.8
SAIC	MG4	2022年11月	139,800	659,327	869,000	599,000	209,673	31.8	-60,327	▲ 9.1
	MG-ZS	2019年7月	250,000	1,179,054	1,190,000	599,000	10,946	0.9	-580,054	▲ 49.2

(資料) 汽车之家(www.autohome.com)より作成

しかし、中国EV企業のこの価格戦略は、タイの消費者を困惑させている。車両価格の値下がり購入者にとっては願ってもない機会であるが、既購入者にとってはマイナスに作用する場合がある。

タイの多くの消費者は、再販価格(リセールバリュー)を重視する。その背景は、①自動車は資産とみなされること、②高いローン利用率、③中古車市場の活発化、等がある。まず①について、タイでは自動車が単なる移動手段ではなく、資産の一部と見なされている。新車購入時には、将来的に高値で売却できるかどうか重要な判断基準となる。次いで②であるが、タイの自動車購入者の多くは、自動車ローンを利用している。ローン完済後に車両を売却し、新たな購入資金に充てるケースが一般的であり、再販価格の高さが重要な要素となる。最後に③であるが、タイでは中古車市場が非常に活発であり、特に人気車種は高値で売却できる。トヨタやホンダなどの日本車は耐久性が高く、再販価格が安定しているため、消費者の選択基準の一つとなっている。タイにおけるガソリン車の5年後の再販価格は、車種や市場の需要によって異なるが、一般的には、新車購入価格の約60%程度で、人気車種の場合は8割程度の価格で再販されることもあるようだ。

一方、現在の EV 市場では、バッテリーの劣化や技術の進化により、従来のガソリン車と比較して再販価格が不安定・不透明な状況にある。このため再販価格の不透明さ・不安定さから、一部の消費者は EV の購入をためらう要因となる場合がある。

タイで EV が本格的に売り出されてからまだ 2 年程度しか経っておらず、これら EV 車両が中古車市場に本格的に流通するのは 2020 年代後半以降とみられる。現時点で中古車市場で流通している EV は限られているが、その中で実際に取引されている中古車価格を調べたものが以下の通りである（表 10）。対象車種が少なく、実際には車両状況やバッテリー状況を確認する必要はあるが、再販価格は内燃機関車と比べて低水準にとどまっている。また、2019 年式の上海汽車の MG-ZS EV については、2024 年 11 月に新車価格も大幅に下がったことから、中古車価格は 2～4 割程度まで下落している。中国 EV 企業の EV 値下げ戦略は、発売当初に購入した消費者にとっては、再販価格の下落に繋がり、困惑している姿が浮かびあがる。

表 10 タイの中国 EV の新車価格と中古車価格の比較

ブランド名	車種名	年月	タイ販売価格 (万バーツ)		中古車価格		
			発売時	2024年11月	万バーツ	残価 (対発売時) %	年式
BYD	ATTO3	2023年10月	119.99	85.99	50.7 ~ 62.7	42.3 ~ 52.3	2022
GAC-Aion	Aion Y	2023年10月	106.99	96.99	~	~	
Changan	DeepI L07	2023年11月	132.90	107.90	~	~	
NETA	NETA V	2022年8月	54.90	40.90	29.9 ~ 34.5	54.5 ~ 62.8	
SAIC	MG4	2022年11月	86.90	59.90	53.3 ~ 62.7	61.3 ~ 72.2	2023
	MG-ZS EV	2019年7月	119.00	59.90	30.4 ~ 43.7	25.5 ~ 36.7	2019

<https://www.one2car.com/>

第 4 節 EV 生産・輸出拠点化するタイ

1. ASEAN 中国 FTA (ACFTA) がもたらした EV 輸出の変化

これまでタイは自動車輸入に高関税をかけることで、国内自動車産業を守り、育成してきた。ACFTA においても内燃機関車 (ICE) については関税削減・撤廃対象から除外して同産業を守ってきたが、BEV については保護対象から外し、2010 年以降、関税を撤廃するノーマルトラック品目に組み込まれた。その結果、タイの高い関税障壁に穴が開き、この穴から中国製 BEV が次々とタイ市場に流入し、もはや止めることが出来ない位の太い流れになった。ACFTA で個別に再交渉するか、またはセーフガードなどを発動しない限

り、中国からの EV の流入を止める手立ではない。

タイの電気自動車および内燃機関車でも最恵国待遇（MFN）税率は 80%で、国内産業保護を意識していることがわかる。しかし、電気自動車については ACFTA を使えばタイとフィリピンへの輸出に際し、関税賦課は回避できる。

またタイでは自動車部品産業が集積しており、ここに生産拠点を設けて、中国ブランド車がタイ原産と認定を受ければ、ASEAN 域内市場に ASEAN 物品協定（ATIGA）を用いて関税障壁を回避することが出来る。更に ASEAN がこれまで構築してきた FTA ネットワークを活用し、更に広範囲に市場開拓が可能になる。今後、ASEAN 各国や ASEAN と FTA を締結している国々は、流入が想定されるタイ原産中国ブランド車と対峙していくことを覚悟しなければならない。

表 11 電気自動車および内燃機関車の関税率(MFN、ACFTA、ATIGA)

HSコード	8703.80.97 (電気自動車_セダン)					8703.23.57 (内燃機機関車_セダン/2~2.5L)				
輸入国→ ↓輸出国	タイ	インド ネシア	フィリ ピン	マレー シア	ベトナム	タイ	インド ネシア	フィリ ピン	マレー シア	ベトナム
最恵国待遇 (MFN) 税率	80%	50%	free	30%	70%	80%	50%	30%	30%	64%
ACFTA (中国)	free	50%	free	5%	50%	50%	50%	30%	30%	50%
ATIGA (ASEAN)	free	free	free	free	free	free	free	free	free	free

(資料) ASEAN Tariff Finderより作成。

2. EV 生産拡大の影響と日系企業の撤退

タイの 2023 年の自動車生産台数は 184 万台、うち BEV の生産はわずか 164 台であった。同年半ばにメルセデスベンツが、年末にホンダ、MG が、それぞれ生産を開始したに過ぎない。2024 年に入り、長城汽車が 1 月に「ORA (欧拉) Good Cat」の生産を開始したが、同年内に BYD や広州汽車系の広汽埃安新能源 (AION) が、2025 年には長安汽車が、それぞれ現地生産を開始する。

2024 年の BEV の生産シェアは 0.7%であるが、中国企業がタイ政府との生産義務を果たすべく BEV 生産が本格化すれば、同比率は確実に上昇していくことは疑いない。またタイでは HEV 生産が拡大しており、2024 年において次世代自動車の生産台数 (20.9 万台) は乗用車全体の 4 割近くに達している。

タイ政府は電気自動車 (EV) 産業の成長促進政策を推進しており、中国の EV メーカーがタイ市場での存在感を高めている。EV 補助金を受けた企業は、2024 年または 2025 年

までに国内生産を開始する必要があるが、2024年に生産を開始すれば、2022～2023年に販売したBEV台数と同数以上の、また2025年の生産開始の場合、1.5倍以上の、それぞれ国内生産が求められる。前述した通り、タイ国内市場の不振から、生産義務規定が緩和されたが、しかし結局は2027年までに更に多くのEV製造が求められる。

EVを含めれば、単純に積み上げたタイでの自動車生産能力は約400万台である。これまでの輸出・国内市場に比べて、タイの生産能力過剰は明らかであり、このような状況の中で日系自動車メーカーの撤退が相次いでいる。

2024年5月、スバルはタイでの完成車生産から撤退し、2025年以降は日本からの輸入販売に切り替えると発表した。同年6月には、スズキが2025年末までにラヨン県の工場を閉鎖する計画を明らかにした。さらに、2024年11月、日産自動車は経営再建策の一環として、タイ第1工場の生産の一部を中止し、第2工場に集約するとともに、従業員1000人を削減・配置転換を発表した。同社は2025年2月、第一工場を25年度第1四半期（4～6月）に閉鎖することを決めるなど、更に踏み込んだ。一方、ホンダも2024年7月、2つの工場のうち1つで完成車の生産を停止する方針を示している。

これらの撤退の背景には、タイ市場における需要低迷や、円安・パーツ高による生産コストの上昇が指摘されている。また、タイ工業連盟（FTI）は、スバルとスズキの工場閉鎖がタイの自動車部品産業への直接的な影響は限定的であるものの、タイ自動車産業への投資を検討している企業の心理に悪影響を及ぼす可能性がある」と懸念を表明している。

撤退および再編企業分の生産能力台数を差し引いても、それらの設備稼働を維持するには、中国EVを含めて、これまで以上に輸出に注力する必要がある。それにはEVを含めてFTA活用が不可欠である。

ASEANのFTAの利用条件「現地付加価値率40%」を満たすには、車両価格の3分の1を占めると言われるバッテリー生産の現地化推進が不可欠である。現状では、暫定的に車両価格の15%を上限に、ローカルコンテンツに組み入れることが認められているが、そのルールはタイ国内では通用するが、FTAを使ってASEAN域内や豪州・NZ等に輸出する場合、中国EVをタイ原産と認めることは困難であろう。日系を中心とする自動車関連産業集積を積極活用すれば、中国ブランド車がタイ原産と認定される可能性はある。しかし現時点で、中国自動車企業と取引契約に繋がったという日系企業の声はほぼ聞かない。

15%の特例措置を使わず、「現地付加価値率40%」が満たせない場合、タイ国内で生産されたBEVは輸出が出来ず、タイの乗用車市場に中国EVが溢れることになる。仮に供

給過多になった場合、中国市場と同様、今以上に BEV の価格崩壊が進めば、タイ自動車市場に悪影響を及ぼしかねない。

そのため中国 EV 企業は是が非でも「現地付加価値率 40%」を満たし、タイ原産中国 EV として認定される必要がある。同車両は ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) や ASEAN の FTA 網を通じて、FTA 締結国に輸出される。

考えられるシナリオは、中国 EV 企業がバッテリーを中国からではなく、ニッケルが豊富なインドネシアで製造したバッテリーを調達し、ASEAN 原産として累積させることである。その手法であれば、ASEAN 原産 40%の基準はクリア出来、また ASEAN で自動車生産のハブ拠点を争っていたタイとインドネシアとの有機的な連携にもなる。

しかしその場合、東南アジアの各国自動車産業は、本格的にタイ原産中国 EV と市場シェア獲得を巡り対峙していくことになる。いずれにしても今後数年でアジアの自動車産業は大きな転機を迎えることになる。

またインドネシアは、ニッケルの世界最大の埋蔵量を誇るが、ニッケル鉱石を含む未加工鉱物の輸出を禁止することで鉱物の加工工場や製錬所、そしてバッテリー工場を誘致した。米ブルームバーグが 2025 年 2 月 7 日に報じたところによれば、東南アジアでインドネシアに次ぐニッケルの埋蔵を誇るフィリピンが、6 月からニッケル鉱石を含む未加工鉱物の輸出を禁止することを目指しているという。インドネシアの成功体験を真似た措置であるが、それら措置に何らかの歯止めをかけない場合、資源を持つ国と持たざる国とで格差が生じる可能性がある。

表 12 世界の車載電池上位企業(2024 年)と東南アジア拠点

順位	企業名	国名	2024年		東南アジア拠点				備考
			出荷量 (GWh)	シェア (%)	タイ	インドネシア	マレーシア	ベトナム	
1	寧徳時代新能源 (CATL)	中国	339.3	37.9	△	○			
2	BYD	中国	153.7	17.2	○	○			
3	LGエナジーソリューション	韓国	96.3	10.8		○			
7	中創新航 (CALB)	中国	39.4	4.4	○				
4	SKオン	韓国	39.0	4.4		○			米国、ハンガリーに拠点
6	パナソニック	日本	35.1	3.9					
5	サムスンSDI	韓国	29.6	3.3		○	△		
8	国軒高科 (Gotion High-tech)	中国	28.5	3.2	○	○			NETAに提供
9	億緯鋳能 (EVE)	中国	20.3	2.3	○		△		23年7月、現地合弁
10	欣旺達 (Sunwoda)	中国	18.8	2.1	○			○	インド、ハンガリー、モロッコに拠点
	上記企業以外の拠点				MG, GWM			VinES	

(注) ○は拠点あり、または設置中。△は技術供与と他何らかの事業あり。

(出所) 各種情報源からとりまとめ。

おわりに

タイのEVシフトは、世界的な脱炭素化の潮流とともに加速している。政府の積極的な政策支援と外資誘致の努力により、EV産業の基盤が整備されつつある。しかし、現在のEV市場はまだ成長過程にあり、多くの課題が残されている。

第一に、EV市場の持続的な成長には、充電インフラの整備が不可欠である。タイ国内では、充電ステーションの数がまだ限られており、特に地方都市での充電環境の改善が求められる。政府は公共インフラの拡充に取り組んでいるが、民間企業との連携を強化し、急速充電ネットワークの整備を推進する必要がある。

第二に、EVの生産・販売が拡大する中で、再販価格の不透明性が消費者の購買意欲を抑制する要因となっている。タイでは自動車が資産として認識されており、多くの消費者が将来的な売却価格を重視する。従来のガソリン車では、5年後の再販価格が60%~80%程度と安定しているが、EVはバッテリー劣化の影響などから、リセールバリューが不透明である。これを解決するためには、中古EV市場の整備や、バッテリー交換・リサイクル技術の向上が求められる。

第三に、EV生産のコスト競争力が課題となる。タイではEVの現地生産比率を向上させるため、バッテリーや主要部品の国産化が進められている。しかし、中国メーカーのようにスケールメリットを活かした低コスト生産が可能かどうかは不透明である。特に、タイでのバッテリー生産が本格化しない限り、EVのコストは依然として高く、普及の障害となる可能性がある。

第四に、EV市場の成長とともに、競争環境が激化している。日本メーカーはHEV・PHEVの生産を強化し、EV市場での競争に間接的に対応しようとしているが、中国メーカーは低価格戦略を武器に市場を拡大している。今後、タイ政府がどの程度まで中国メーカーの影響を受け入れるのか、また日系メーカーがどのように対応するのかが、EV市場の行方を左右する。

最後に、タイはASEAN域内のEV生産拠点としての地位を確立することを狙っている。ASEAN物品貿易協定(ATIGA)やFTAを活用し、域内輸出を拡大することで、生産台数の増加を支える必要がある。しかし、EVの現地付加価値率40%の基準を満たさなければ、FTA特典を享受できない。そのため、部品調達の現地化や、バッテリー生産の強化が今後の課題となる。

以上のように、タイの EV シフトは多くの可能性を秘めているものの、同時に多くの課題を抱えている。今後の政策の方向性や市場環境の変化を踏まえながら、ASEAN 域内の EV 産業の発展を支える戦略が求められる。日本企業にとっても、タイ市場での EV 展開は避けて通れない課題であり、競争力の強化が不可欠である。

注

1. 新興国ではアルメニア、ドミニカ、ガーナ、インド、ケニア、メキシコ、モロッコ、パラグアイ、ルワンダ、トルコ、ウクライナが署名した。
2. Stage 2 の要注意債権は 31-90 日の延滞、Stage 3 の不良債権は 90 日以上延滞。
3. BOT 61/2564 による。銀行によって異なるが、主な措置は①返済期間の延長②元本返済の一時停止③元本・利子返済の一時停止④顧客の返済能力による利子・返済手数料の取下げ⑤契約に基づく分割払い額を 25%～75%引き下げ。

参考資料

助川成也（2021）「交渉から 20 年を経た ASEAN 中国 FTA～対話関係樹立 30 年で経済的存在感が高まる中国～」『通商政策の新たな地平 【畠山襄追悼論叢】』ITI 調査研究シリーズ No121、国際貿易投資研究所。

ジェトロ（2024）『海外進出日系企業実態調査（アジア・オセアニア編）』。

IMF（2024），“World Economic Outlook”

経済産業省（2024）、『海外事業活動基本調査』

野村総合研究所（2024）『中国の自動車生産能力』

みずほ銀行バンコク支店（2024）、『タイの家計債務の現状』

Baker McKenzie（2023）『Thailand: EV investment promotion remains key focus of the BOI』 Baker McKenzie.

Boston Consulting Group（2022 年）「Electric Cars Are Finding Their Next Gear」

Boston Consulting Group（2024）『The EV Opportunity for Fuel Retailers』 Boston Consulting Group.

Boston Consulting Group（2024）『Can OEMs Catch the Next Wave of EV Adopters?』 Boston Consulting Group.

BOI（2023 年）「Investment Promotion Measures for EV Industry」

Baker McKenzie（2023 年）「Thailand: EV investment promotion remains key focus of the BOI」

PR Newswire（2023 年）「Thailand has approved the second phase of EV subsidy measures for the 4-year period 2024 - 2027」

Krungsri Research（2024），“EconomicOutlook 2025”.

Tilleke & Gibbins（2024）『BOI Expands Promoted Activities for Electric Vehicle Manufacturers』 Tilleke & Gibbins.

第4章 ASEANにおける金融包摂

公益財団法人国際通貨研究所 経済調査部 主任研究員

福地 亜希

はじめに

東南アジア諸国連合（ASEAN）では、各国の金融包摂の実現に向け、政府当局・中央銀行が、法制度や決済インフラの整備などを実施しているほか、2025年のASEAN経済共同体（AEC）に向けた金融協力の一環として、当局間の連携を推進している。近年は、銀行による金融サービスのデジタル化や新たなモバイルバンキングアプリの導入といった動きが加速しているほか、デジタル金融サービスを手掛けるフィンテック企業の急成長も金融包摂の実現に一定の役割を担っている。

本章では、ASEAN各国における金融包摂の現状と課題、金融包摂の実現に向けた域内協力や各国政府・当局の取り組みと進捗、金融サービスのデジタル化の動向などを踏まえたうえで、今後の展望と課題、日本の協力・連携の可能性などについても検討したい。

第1節 ASEANにおける金融包摂の現状と課題

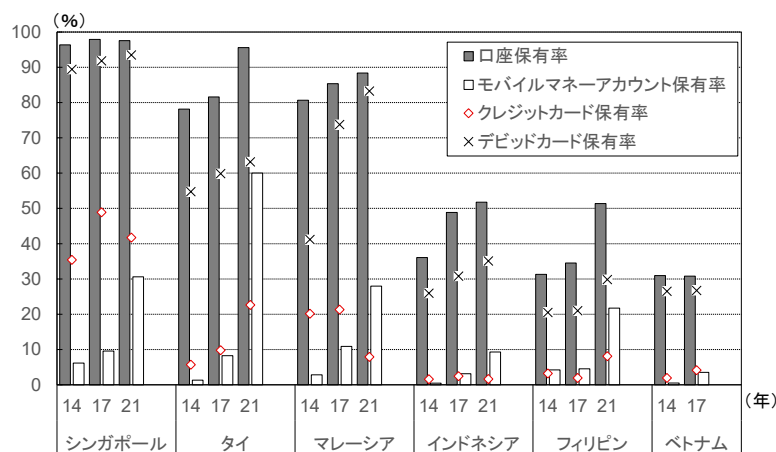
1. 金融包摂の現状

「金融包摂」は、家計や企業による正規の金融サービスへのアクセスと利用と定義され、金融サービスの①アクセス、②利用状況、③商品・サービスの提供の質、の3つの側面から評価される（IMF, 2018）。また、金融包摂で想定される金融サービスには、「預金できる口座」や「適正な金利での融資」のほか、「安全かつスピーディーな支払い・送金」、「保険」なども含まれる。

ASEANでは、各国の所得水準と同様、金融包摂の進展についても差が開いているのが現状である。15歳以上人口に占める銀行口座保有率は、シンガポールでほぼ100%、タイやマレーシアでも9割前後に達する一方、インドネシアやフィリピンでは約5割、ベトナムでは3割程度にとどまる（図1）。さらに、ASEANでは、基本的な金融サービスにアク

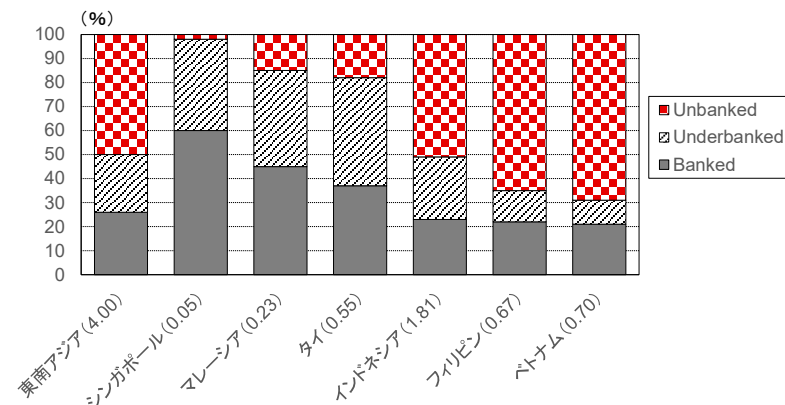
セスできない” Unbanked” 層に加えて、金融サービスが十分に提供されていない、またはニーズが十分に満たされていない（例えば、クレジットカードを持っていない、あるいは借入ができないなど）” Underbanked” 層を合わせると、約 7 割が何らかの金融包摂上の課題を抱えているのが実態となっている（図 2）。

図 1 ASEAN における主な金融包摂指標



注: 15歳以上の人口に占める割合。
出所: 世界銀行統計より国際通貨研究所作成

図 2 ASEAN における金融包摂の実態

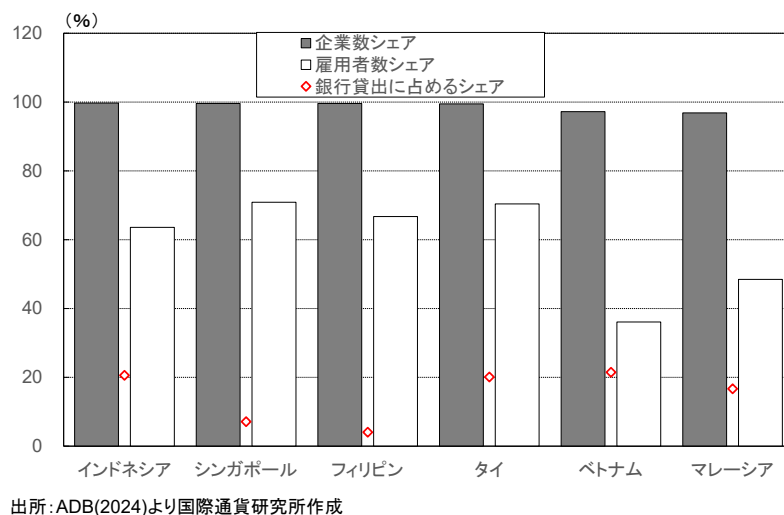


注 1. 括弧内数字は、18歳以上の成人人口(単位: 億人)。2018年時点。
注 2. "Underbanked"は、金融サービスが十分に提供されていない(ニーズが満たされていない)こと、"Unbanked"は、基本的な金融サービスにアクセスできない(銀行口座を持たない)ことを示す。
資料: Bain and Company, Google and Temasek (2019)より国際通貨研究所作成

また、ASEAN の多くの国では、零細・中小企業 (MSMEs) が企業数の 9 割超、雇用者数では国によって 4~7 割を占めるなど、極めて重要な役割を担っている。しかし、各国の銀行貸出に占めるシェアは 2 割以下にとどまるなど、フォーマルな金融サービスへのアクセスは限られている (図 3)。こうしたフォーマルな金融サービスへのアクセスが難しい

零細・小規模事業者の多くは、成長の機会が制限されているほか、借り入れを行う場合、資金調達コストが高いインフォーマルな金融サービスに依存せざるを得ず、規制や法律による保護の対象外にあることなどが問題点として指摘される。

図 3 ASEAN 諸国における零細・中小企業の位置づけ



2. 課題～供給・需要両サイドからの対応が重要

金融サービスへのアクセスが低い理由としては、国によって様々であるが、共通する主な問題としては、以下の点に整理される。

まず、金融サービスの提供者（供給サイド）の要因としては、遠隔地や農村部などにおいては銀行の支店や ATM の数が少ないという物理的問題に加えて、最低預入残高や口座維持手数料、高金利といった取引コストの問題、銀行は自己資本規制やマネーロンダリング・テロ資金供与対策などへの対応などから、低所得層や零細事業者に対する与信リスクを直接取り難いといった規制面での問題などが挙げられる。

一方、利用者側（需要サイド）の要因としては、取引に必要な情報（身分証明書、財務・信用情報等）の未整備や担保となる資産の不足、そもそも資産が少なく金融サービスを利用する必要がないこと、金融リテラシー（利用可能なサービスの存在や利用方法、財務管理に関する知識）の欠如などが指摘されており、金融包摂の実現には供給・需要の両サイドから問題に対処することが必要と言える。

各国政府・当局は、信用保証や低利融資、信用情報システム、MSMEs 向け融資を専門とする金融機関といった公的金融の制度の整備などを進めているが、担保登記に関わる法

制度の未整備、信用情報機関の情報蓄積の不足に加えて、MSMEs の金融リテラシーの不足といった課題が残っている。例えば、インドネシアでは、2008年に従来の商業銀行の融資に対する信用保証を強化する特別信用保証制度 People's Business Credit(Kredit Usaha Rakyat : KUR)が創設され、国有銀行を中心に零細および小規模事業向けの融資に活用されているとみられるものの、担保の不足に加えて、フォーマルな金融サービスへのアクセスする際に必要となる適切な財務諸表だけでなく事業免許を有していないことや、利用可能な金融商品・サービスに関する知識の不足していることなどが課題として指摘されている。

第2節 金融包摂に向けた地域横断の取り組み

1. 戦略的行動計画

ASEAN では、「2025年 ASEAN 経済共同体 (AEC) 金融統合に向けた戦略的行動計画 (SAP) 2016-2025」(ASEAN Secretariat, 2017)に基づき、域内の金融統合(適格 ASEAN 銀行、資本市場、決済システム、資本取引等)、金融包摂、金融安定に関する当局間の協力を推進している。各分野について、2025年までの最終目標と政策措置、10年間を4つの期間に分けたうえで、主要目標(Target)と方法(Milestone)を設定している。金融包摂に関する具体的な数値目標としては、金融排除率(注1)の30%への引き下げや、金融包摂インフラの整備状況の85%への引き上げを目指している(付表、表1)。「ASEAN 金融包摂のための作業委員会(WC-FINC)」(2016年設立)が各国の戦略・実施計画およびエコシステム強化のための支援、金融包摂と消費者保護に対する意識向上等のイニシアチブを推進している。進捗のモニタリングのために、毎年各国は金融包摂に関連する指標の開示が求められているが(表2)、地域全体の共通性を考慮しつつ、必要に応じて各国の固有の事情を踏まえ、開示する項目は各国に委ねられている。

表 1 SAP における金融包摂の最終目標と政策措置 (概要)

最終目標	政策措置
金融包摂ターゲットの達成	・ 保険に関する認知度向上キャンペーン
債券市場への個人のアクセス促進	・ 個人投資家による国債購入を認可 ・ 個人投資家による社債購入の促進
消費者の福祉の改善	・ 効率性、革新性、地域通貨の利用を促進 ・ 国内リテール即時決済システムの能力構築
地域の金融包摂目標の達成 ・ 域内の金融排除率の平均値を2025年までに44%から30%に引き下げる ・ 域内の金融包摂インフラの整備状況を2025年までに70%から85%に引き上げる ・ 社会のあらゆるセグメントにおける金融サービスへのアクセスと質の向上 ・ 金融リテラシーと消費者保護の水準の向上	・ 金融包摂戦略と実施計画を策定 ・ 金融包摂のエコシステム強化のため、加盟国の能力開発を促進 ・ 金融教育・リテラシー、消費者保護に関する認識を高めるための戦略・政策・イニシアティブを整備 ・ デジタルプラットフォームを通じて、革新的な金融包摂を促進

出所: ASEAN Secretariat (2017) より国際通貨研究所作成

表 2 ASEAN における金融包摂に関する主な指標

【アクセス指標】

1 サービスの拠点	成人当たりの支店/ATM/POSターミナル/モバイルマネーエージェント等の数
2 アクセスポイント	成人当たりのアクセスポイントの数
3 接続性	成人のインターネットアクセスの割合、携帯電話の浸透率

【利用指標】

4 成人の口座保有率	銀行、フォーマルな金融機関、モバイルマネー業者の口座保有率
5 貯蓄	成人人口当たりの預金口座数
6 信用	成人人口当たりの融資口座数
7 決済	成人人口当たりのデビットカード枚数、モバイルマネー口座数・取引数
8 保険	成人人口当たりの生命保険・損害保険契約者数

【質に関する指標の例】(既にASEAN諸国で利用可能なもの)

適切性 (Appropriateness)	低所得者向け金融商品の数、初歩的レベルの取引口座の数
価値 (Value)	中小企業向け融資残高のうち保証されている割合
手ごろな価格 (Affordability)	低所得者向けサービスの手数料(取引コスト)の水準
金融リテラシー (Financial literacy)	金融リテラシー(基礎的な金融用語に関する知識の普及率など)
消費者保護 (Consumer protection)	消費者保護(苦情処理機関の存在、口座数に対する苦情の件数など)
負債状況 (Indebtedness)	30日以上延滞している借入人の数
選択肢 (Choice)	フォーマルな金融機関における相談窓口の数

出所: UNCDF(2022) より国際通貨研究所作成

2. 進捗～インフラ面では目標を前倒して達成

ASEAN は、国連資本開発基金 (UNCDF) と共同で、2020 年頃から毎年金融包摂に関するモニタリングレポートを公表している。これによると、金融排除率については、2021 年に 29% へ低下するなど、目標 (2025 年までに 30%) を前倒して達成した (表 3)。特にフィリピンでは、中銀による基本預金口座 (Basic Deposit Accounts) (注 2) の導入や政府の国民 ID システム (PhilSys) の登録推進、およびこれに連動した政府系のフィリピン土地銀行 (Landbank) による口座開設や電子マネー口座の増加などが押し上げ要因になったとされる。また、多くの国で ATM、POS 端末、モバイルエージェント、モバイルマネー口座といったデジタルアクセスポイント数が増加した。金融包摂インフラ整備状況についても、2022 年には 83.57% まで上昇した (表 4)。

表 3 ASEAN 諸国の金融排除率

(%)

	2017年	2019年	2020年	2021年	2022年
ブルネイ	14	14	21	21	14
カンボジア	82	41	41	41	33
インドネシア	51	44.3	23.8	18.6	14.9
ラオス	71	69	48	48	42
マレーシア	15	5	4	4	4
フィリピン	66	71	71	44	44
シンガポール	2	2	2	2	2
タイ	18	16	12	5.7	5.6
ベトナム	69	42	36.3	36.03	34.1
ASEAN全体	46	36.3	30.15	29	22.62
情報源	Findex 2017	AFMGM Apr 2019	AFMGM Oct 2020	SLC Oct 2021	SLC Mar 2023

出所: ASEAN事務局資料より国際通貨研究所作成

表 4 ASEAN 諸国における金融包摂インフラの整備状況

金融包摂インフラ	整備状況(2022年末時点)	
	達成件数/目標	達成率(%)
1: 公的な信用登録、信用評価機関	10/10	100
2: 農業・中小企業に対する信用保証	8/9	88.9
3: 債務処理メカニズム	7/10	70
4: 金融包摂をモニタリングする枠組み	5/8	62.5
5: 金融包摂の国家戦略	8/8	100
6: 教育の国家戦略	5/10	50
7: 金融包摂を支援する法律・規制・プラットフォーム	10/10	100
8: 金融包摂目標の達成を支援する専門機関	9/9	100
9: 消費者保護の規制・枠組み	9/10	90
10: デジタルID	7/10	70
合計		83.57

出所: ASEAN事務局資料より国際通貨研究所作成

2024年4月に開催されたASEAN財務大臣・中銀総裁会議では(ASEAN Secretariat, 2024)、「金融包摂」に関わる2023年の実績として、金融排除率が20.77%、金融包摂インフラ指数が86.57%に改善し、2025年の目標を前倒しで達成したと評価した。さらに、進行中の取り組みとしては、デジタルIDの相互運用性についての研究が完了し、今後、金融サービスやクロスボーダー取引の円滑化への活用が期待されている。

ASEAN金融包摂フレームワークでは、期待する成果の実現に向けて、毎年新たなテーマと測定指標の特定が行われている。2020年は金融包摂のアクセスと利用状況、品質などに重点が置かれていたが、2021年には「包摂的成長(マクロ経済指標、教育、基本的サービスへのアクセス、起業家精神、再分配、金融セクターの発展、失業など)」、2022年には「金融能力」、2023年には「MSMEsファイナンス」が加わった。実施状況を測定する手

段として、グローバルなベストプラクティスのほか、金融包摂同盟 (Alliance for Financial Inclusion) (注 3) や経済協力開発機構 (OECD) による提案を参考に新たな指標が提案されたが、該当する指標が整備されている国は一部にとどまるのが現状である (表 5)。

表 5 新たに提案された ASEAN における MSME ファイナンス指標

テーマ	指標	テーマ	指標
資金へのアクセス	MSMEsの標準化された定義の数	デジタル金融 ／オルタナティブ ファイナンス	P2Pレンディング(融資額、総融資額に占める割合)
	銀行システム全体の融資に占めるMSMEs向け融資の割合		ベンチャー・グロスキャピタル投資(件数、総資金調達額に占める割合)
	金融機関に口座を持つMSMEsの割合		リース・割賦販売(数量、総融資額に占める割合)
	新規MSMEs向け融資が総融資額に占める割合		ファクタリングと請求書割引(数量、総融資額に占める割合)
	担保を持つMSMEの借り手の割合		MSMEファイナンスのための規制サンドボックスの数
	中小企業と大企業間の金利差	調整	MSMEs向けワーキンググループの数
	預金口座を持つ中小企業数		MSMEsに焦点を当てた毎年の規制当局会議数
	動産担保登記簿の数		MSMEファイナンスに関する規制当局/FSP向けの能力開発の回数
	中小企業の資金調達ギャップ		MSMEsの金融包摂の促進に向けて協力している省庁の数
	QRシステムの数		MSMEsに関する政策対話、ラウンドテーブル、フォーラムの開催回数
利用	金融機関の口座を利用しているMSMEsの割合	連携	MSMEsにフォーカスした組織／ビジネス協会との提携数
	モバイルアカウントを使用しているMSMEsの割合		フィンテック、モバイルマネー事業者、通信会社、ECプラットフォーム、デジタル決済事業者との提携数
	MSMEs向け融資件数		金融能力
	融資/信用残高があるMSMEsの割合	少なくとも1つの正式な金融サービスを持つMSMEの割合	
	MSMEs融資額	MSMEsの金融及びデジタル金融能力を促進する政府プログラム数	
MSMEs向けデジタル決済件数	ジェンダー	女性経営のMSMEsへの融資件数	
MSMEsへの 公的支援		MSMEsを主要ターゲットグループとして優先する政策/戦略の数(NFIS/NFES)	少なくとも1つの正式な金融サービスを有する女性経営MSMEsの割合
		MSMEsローンに占める保証付ローンの割合	女性経営MSMEsへの融資額
		MSMEs融資保証額	銀行システム全体における女性所有のMSMEs向け融資の割合
		MSMEs向け政府融資/融資基金(金額)	女性をフォーカスした団体／女性ビジネス協会との提携数
		MSMEs向け税制優遇措置の数	女性経営MSMEsの不良債権比率
	輸出型中小企業向け船積み前輸出保証基金の数	女性経営MSMEsを対象とした融資基金／融資制度の数	

注: 網掛は既存の指標が存在する場合。

出所: ASEAN事務局資料より国際通貨研究所作成

第 3 節 各国におけるデジタル金融包摂に向けた動き

1. 各国政府の取り組み

(1) デジタル金融包摂の定義

「デジタル金融包摂」は、フォーマルな金融サービスから除外された人々による携帯電話やインターネットへのアクセスなどを通じた、金融機関や Fintech 企業などが提供するデジタル金融サービスへのアクセスと利用、と定義される。デジタル金融は、①物理的・時間的な問題の解決に加えて、②金融取引コストの低下、③高度な解析手法やビッグデータといった革新的な技術の活用により、より多くの人々の金融システムへの参加を可能にすると考えられる。例えば、銀行口座を持たない個人、あるいは収入が少ない低所得者や

零細事業者であっても、決済アプリなどでの入出金や決済の履歴が積み重なれば、ローンへのアクセスが可能となる。多くの国で携帯電話の普及率が100%を上回るなど、デジタル技術の活用による金融アクセスの改善の可能性が飛躍的に高まっているが、デジタル金融包摂の実現には、決済インフラのほかに、デジタルIDや利用者を保護するための法規制などが不可欠となる。

(2) 各国政府の取り組み

ASEANの多くの国々では、政府当局・中央銀行が、金融包摂およびデジタル金融サービスの推進に関わる戦略を策定し、銀行以外の決済サービス事業者による金融サービスを含めた法制度や決済インフラの整備、金融リテラシーの向上に資するプログラムなどを実施している(表6)。多くの国で、スマートフォンなどで広く利用可能な送金システムの導入やデジタルIDの導入・普及、QRコード規格の統一などを進めており、先進国でも参考にすべき取り組みが多い。加えて、銀行の店舗が無い地域で主に食品店・薬局・レストランなどの自営業者や小売店などを通じて、送金/受取などができる「エージェント」の仕組みも地方や低所得者の金融包摂に一定の役割を果たしている。

表6 ASEAN主要国における金融包摂に向けた取り組みの概要

	シンガポール	タイ	マレーシア
金融包摂戦略/構想	「スマート金融センター」構想(2015年6月)	「金融セクター・マスタープラン・フェーズⅢ(2016-2020)」	「金融セクターブループリント(2022-2026)」
デジタル戦略	「電子決済社会(e-payment society)」構想	「国家電子決済マスタープラン」(2015年12月)	「第2次金融包摂フレームワーク(2023-2026)」
モバイルで広く利用可能な送金システム	PayNow(2017年)	PromptPay(2017年)	DuitNow(2018年)
統一QRコード規格	SGQR	THAI QR PAYMENT	DuitNow QR
国民ID	国家デジタル認証(NDI)	国民デジタルID	MyKad
エージェントバンク	-	○	○
	インドネシア	フィリピン	ベトナム
金融包摂戦略	「金融包摂に向けた国家戦略」(2020年)	「2022年～2028年 金融包摂のための国家戦略」	「2025年までの国家金融包摂戦略」(2020年2月)
デジタル戦略	「決済システムブループリント2025」(2019年6月)	「デジタル決済変革ロードマップ2020-2023」	「2021年～2025年非現金決済促進のためのスキーム」
モバイルで広く利用可能な送金システム	BIFAST(2021年)	InstaPay(2018年)	Mobile Money(民間シェア最大)
統一QRコード規格	QRIS	QR Ph	VietQR
国民ID	電子住民登録証(KTP-el)普及推進中	PhilSys(ID登録・発行推進中)	新IDシステム(2021年からデジタル化)
エージェントバンク	○	○	-

出所: 各種資料より国際通貨研究所作成

1) 電子決済インフラの整備

シンガポールでは、2017年にスマートフォンを活用した送金システム PayNow の利用が開始され、参加銀行の口座であれば、異なる銀行間であっても、携帯電話番号または国民登録番号 (NRIC)・外国人登録番号 (FIN) のみで送金が可能となった。また、翌年に導入された PayNow Corporate では、シンガポールで発行された企業登録番号 (Unique Entity Number: UEN) を銀行口座に紐づけることで、「B2C」決済が可能となった。2018年には単一の QR コード規格 (Singapore Quick Response Code: SGQR) が導入され、UEN 無しで「B2C」決済が可能となった。各銀行が提供する決済アプリをはじめ、PayNow、スーパーアプリの Grab が提供する GrabPay 等国内 27 種類の決済用 QR コード全ての SGQR への一本化を段階的に推進してきた。さらに 2023 年 11 月には、新規格「SGQR+」の概念実証 (PoC) が行われた。現行の SGQR は、相互運用性が確保されていないため、利用者は、加盟店が希望する決済スキームに対応する金融機関や決済サービス事業者との契約がある場合のみ当該決済スキームを利用することが可能となっている。加盟店は、複数の決済スキームに対応するために、金融機関や決済サービス事業者と個別に提携する必要がある。新規格「SGQR+」は、相互運用性が確保されており、正式に導入されれば、加盟店の負担軽減と利用者の利便性向上、他国の決済システムとの連携によるクロスボーダー決済の円滑化などが期待される。

2) 国家デジタル ID

シンガポールやマレーシアでは基本的に対象年齢以上の全国民がデジタル ID を保有しているほか、インドネシアやフィリピンでも普及を進めている。フィリピンでは、2018 年 8 月に成立した「身分証明制度 (PhilSys、国民 ID) 法」に基づき、主管であるフィリピン統計庁を中心に PhilSys の登録・発行手続きを進めており、2024 年 11 月までに約 9,113 万人の登録作業が完了した (目標 9,200 万人の 98.9%) (注 4)。PhilSys の登録は 3 段階 (第 1 段階: 情報登録、第 2 段階: 生体情報登録、第 3 段階: ID 番号と ID カードの発行) で進めている。金融機関に口座を持たない 18 歳以上の国民は、第 2 段階の登録が完了すれば、政府系のフィリピン土地銀行 (Land Bank of the Philippines: Landbank) で口座を開設することが可能となるなど、金融包摂の向上に寄与している。

3) デジタル銀行

シンガポールをはじめとする一部の国々では、従来の銀行ライセンスに加えて、新たにデジタル専用の銀行ライセンスを交付する動きが相次いでいる（表 7）。デジタル銀行は、物理的な店舗を設けず、デジタル技術を活用して、アプリ等を通じて金融サービスを提供するものと定義され、新しい革新的な技術や顧客データを活用した独自の信用リスクの評価などにより、零細企業や新興企業、ミレニアル世代、ギグワーカーや外国人労働者など、これまで十分な金融サービスが受けられなかったセグメントに対する低コストでの金融サービスの提供が期待されている。

シンガポール通貨庁（MAS）は 2020 年 12 月、新たなデジタル銀行のライセンスを 4 社に付与した。デジタル・フルバンク（Digital Full Bank: DFB）と法人向けのデジタル・ホールセールバンク（Digital Wholesale Bank: DWB）に分かれており、DFB ライセンスをスーパーアプリ Grab Holdings (Grab) と通信事業者シンガポール・テレコム (SingTel) の企業連合（GXS Bank）、オンラインゲームや電子商取引（EC）プラットフォームなどを手掛ける Sea (MariBank) の 2 社、DWB ライセンスを中国系投資会社「緑地控股集团」など 3 社による企業連合（Green Link Digital Bank）と、「アント・グループ」の子会社（ANEXT Bank）の 2 社に交付し、各社は 2022 年から順次営業を開始した。

マレーシア中央銀行（BNM）も 2022 年に 5 社にデジタル銀行のライセンスを交付した。従来型のデジタル銀行とシャリア（イスラム法）に準拠したイスラムデジタル銀行の 2 種類に分かれる。従来型のデジタル銀行としては、シンガポールで既にデジタル銀行のライセンスを取得している GXS Bank のほか、Sea が参加する企業連合など 3 社、イスラムデジタル銀行としては、イオンフィナンシャルサービスと連結子会社 AEON Credit Service(M) Berhad の合弁会社である AEON BANK(M) BERHAD が参加する企業連合など 2 社がライセンスを獲得し、2023 年以降、順次営業を開始した。なお、従来型のデジタル銀行では、預金に対して利息が発生するのに対して、イスラムデジタル銀行は、口座残高に応じて算出される利益（profit）が分配されるといった違いがある。

フィリピン中央銀行（BSP）も 2021 年、国有 Landbank 傘下の Overseas Filipino (OF) Bank を含む 6 社にデジタル銀行免許を交付した。

タイ中央銀行（BOT）は、当初、デジタル銀行の設立には慎重な姿勢を示していたが、2023 年 9 月に Virtual Bank のライセンスを公布する方針を表明した。2024 年 9 月までの申請期間に企業連合 5 社が応募し、2025 年半ばまでに 3 社が決定される予定となっている。

いる。

表 7 デジタル銀行設立に向けた動き

国名	公表時期／ 免許交付時期	概要
シンガポール	2019年6月／ 2020年12月	Grab & Singtel、Sea Group、緑地控股集团を中心とする企業連合、アントグループの4社に交付
マレーシア	2020年12月／ 2022年4月	Boost Holdings & RHB Bank、GXS Bank(Grab-Singtel) & Kuok Brothers、Sea Limited & YTL Digital Capital、AEON Financial Service & MoneyLion、KAF Investment Bankを中心とする企業連合の5社にライセンス交付
フィリピン	2020年12月／ 2021年4月～9月	OF Bank、Tonik Digital Bank、UNObank、Union Digital、Maya Bank、GOtymeの6社に交付
タイ	2023年7月／ 2025年半ば(予定)	中銀が2023年7月にVirtual Bankのライセンスを3事業者に与える方針を決定。2024年9月までの申請期間に5つの企業連合(Gulf Energy Development、SCB X Group、Ascend Money Group、Sea Group、Lighthub Asset)が応募し、2025年半ばに3社にライセンス発行、1年以内の営業開始を目指す方針
インドネシア	NA	2021年8月に銀行規制を改訂、銀行免許の枠組みの中で既存の銀行のデジタル銀行への転換や新規設立を容認

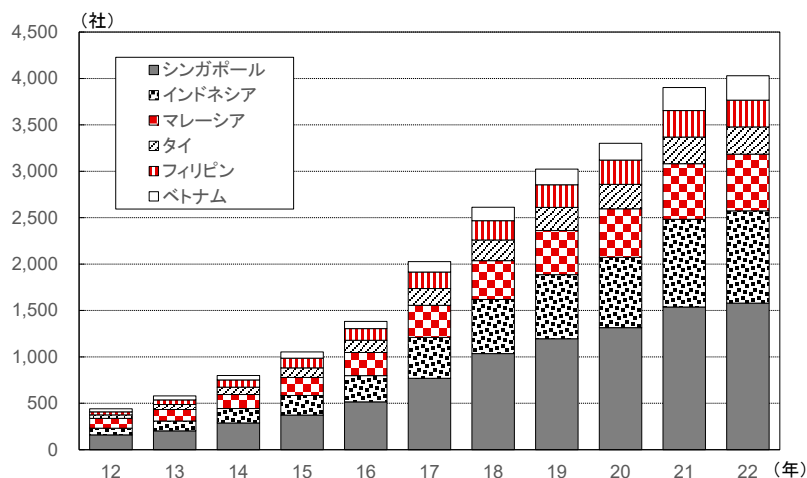
出所:各種資料より国際通貨研究所作成

2. フィンテックの急成長と既存プレイヤーの対応

近年、携帯電話の普及やデジタル決済インフラの整備に伴い、銀行による金融サービスのデジタル化や新たなモバイルバンキングアプリケーションの導入といった動きが加速しているほか、デジタル金融サービスを手掛けるフィンテック企業も急成長している。

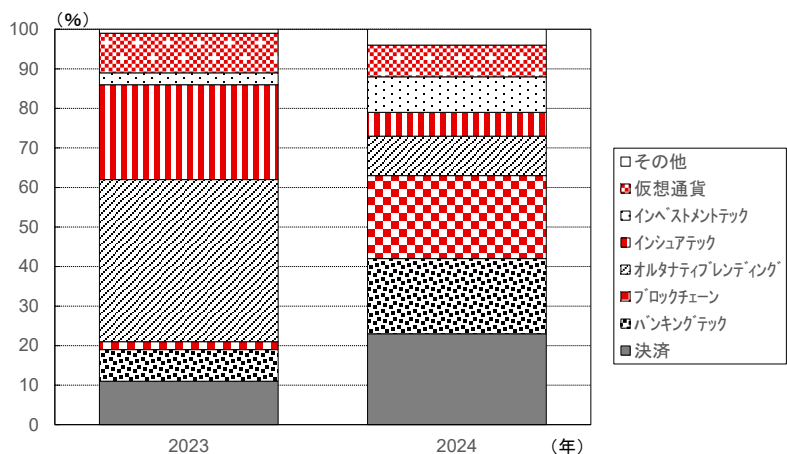
ASEAN ではシンガポールが、フィンテックを含むスタートアップの一大拠点であり、これにインドネシアやマレーシアなどが続く(図4)。ASEAN 主要国のフィンテック企業による資金調達額を分野別にみると、国や年によって違いはあるものの、全体として、決済やバンキングのほか、オルタナティブレンディングなどの割合が多い(図5)。

図 4 ASEAN 主要国のフィンテック企業数の推移



資料:UOB資料より国際通貨研究所作成

図 5 ASEAN 主要国のフィンテック企業の資金調達額(シェア)



注:『その他』は、レグテック、金融・会計を含む。2024年は1-9月期。
資料:UOB(2023, 2024)より国際通貨研究所作成

決済分野については、各国の通信大手や配車、EC プラットフォームといったコンシューマテック企業が、その顧客基盤の厚さ（その背後にある取引・信用データ）などを活かしデジタル金融サービスを展開するという流れとなっている。

他方、オルタナティブレンディングは、オンラインのプラットフォーム上で貸し手と借り手をマッチングさせる融資形態で、P2P レンディングのほか、クラウドファンディングなどが含まれる。既存金融機関が融資するのが難しい（信用力が低い）顧客層に対して、従来の与信基準（個人であれば生年月日・勤務先・年収、事業者であれば財務情報・与信履歴など）では十分でない場合でも、購買・取引履歴や SNS、入出金明細などのデータを蓄積、AI などの技術を活用して分析、金融サービスを提供する融資形態である。主なメリットとしては、オンライン上でローン申請などの手続きが完結すること（アクセスの容易性）、手続き・審査プロセスが迅速であり、必要に応じてすぐに資金調達できること（スピード）、条件面での柔軟性（無担保、小額からでも借入可能）などが挙げられる。一方、高リスクの借り手の場合は、高金利、頻繁な返済が必要となるケースもあり、投資家・利用者の保護のための適切な規制・監督が不可欠と言える。

ASEAN の中ではインドネシアが最大のオルタナティブレンディング市場であり、零細・中小企業の多くが十分に資金調達できていないという問題と表裏一体と捉えられる。2016年にインドネシアの金融サービス庁（OJK）は、P2P レンディングに対する規制を導入、全ての P2P レンディング業者は OJK への登録を義務付けたほか、貸し手および借り手の

口座数、融資および活動状況に関する3ヵ月毎の報告、消費者保護のためのデータ管理やリスク管理に関する規定を盛り込むなど、比較的早い段階から、顧客保護や透明性向上を意識しながら、健全な発展を促してきた。しかし、その後、違法なP2Pレンディング業者が増加し、高金利や威嚇的な債権回収慣行、個人情報の扱いなどに対する批判が増加したほか、財政的に脆弱な業者の流動性危機などが発生した。こうした問題を受けて、2020年より、OJKは新規のP2P免許の発行を停止した。OJKは2022年7月、P2Pレンディングのライセンス制度の見直しなどに関する規制を公表したが（2024年7月1日発効）、引き続き新規のP2P免許の発行を停止するなど、慎重な姿勢を維持している。

こうした中で、既存プレーヤーである商業銀行は、モバイルバンキングやオンライン専用のデジタル銀行の導入などを通じて金融サービスのデジタル化を進めているほか、フィンテックと連携の動きも活発化している。例えばシンガポールでは、DBS銀行の「PayLah!」やUOBの「UOB Mighty」など、各行がそれぞれ独自の個人顧客向けデジタル決済サービスや富裕層向け資産管理サービスなどを提供している。加えて、DBS銀行はモバイル専用のデジタル銀行Digibankを2016年にインド、翌2017年にはインドネシアでも導入し、貯蓄や無担保ローン、リアルタイム国際送金、証券投資などのサービスを提供している。デジタル化による収益性への影響を世界で初めて定量的に示したことが評価され、2016年と2018年にEuromoneyの”World’s best digital bank”、2021年には”Asia’s best digital bank”を受賞した。UOBもモバイル専用のデジタル銀行TMRWを2019年にタイ、2020年にはインドネシアで導入、2021年にタイとインドネシアにおいてInternational Finance Awardsによる”best digital bank”を受賞するなど、国境を跨いでプレゼンス拡大、競争激化がみられる。

3. クロスボーダーリテール決済の連携

ASEAN諸国は、第2節で言及したSAPの決済分野での取り組み（ASEAN決済連結性イニシアチブ）の下、域内におけるクロスボーダーの送金システムやQRコード決済サービスの連携を推進している。ASEANにおいては、国内だけでなく周辺国への出稼ぎ労働者によるクロスボーダーの郷里送金が活発に行われており、安価かつリアルタイムでの送金ニーズは高い。

2021年4月、シンガポールとタイは世界で初めてリテール分野のリアルタイム決済システム（PayNow、PromptPay）の接続を開始したほか、2023年にはシンガポール（PayNow）

マレーシア (DuitNow)、シンガポール (PawNow) –インド (UPI: Unified Payments Interface) が接続を開始した (図 6)。

送金システム連携による機能の特徴としては、①利便性 (参加銀行間であれば受信者の携帯番号と送金額を入力するだけで送金可能)、②スピード (従来の平均 1~2 営業日から数分以内に短縮)、③低コストなどが挙げられる (表 8)。ただし、決済システムの連携は、AML/CFT 対応のためのコンプライアンスチェックを瞬時に行わなくてはならない等の難易度の高さによりハードルが高く、後述する QR コード決済サービスの連携が先行しているのが実情である。

図 6 ASEAN 域内におけるクロスボーダー決済の連携状況

	SIN	ID	TH	MY	VN	CAM	LA	PH	IN
SIN		○	●	●				○	●
ID	○								
TH	●								
MY	●								
VN									
CAM									
LA									
PH	○								
IN	●								

注: 網掛はQRコード決済の連携 (薄ピンクは予定)、●はリアルタイム送金システムの接続 (○は予定)。

出所: 各中銀資料より国際通貨研究所作成

表 8 PayNow と PromptPay 接続の概要

	シンガポール	タイ
機能の特徴 (メリット)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利便性: 受信者の携帯電話番号を入力するだけで、クロスボーダーの送金が可能 (24/7) ■ スピード: 数分 (5分) 以内に送金実行 ■ 低コスト: 参加銀行が継続的に手数料を見直し、市場のベンチマークする。手数料の透明化 	
送金上限額 (1日当たり)	1,000S\$	THB25,000
参加銀行	1. DBS Bank (DBS) 2. Overseas-Chinese Banking Corporation (OCBC) 3. United Overseas Bank (UOB)	1. Bangkok Bank (BBL) 2. Kasikornbank (KBANK) 3. Krung Thai Bank (KTB) 4. The Siam Commercial Bank (SCB)

注: 送金上限額および参加銀行は将来的には拡大の可能性あり。

出所: シンガポール通貨庁 (MAS)、タイ中央銀行資料より国際通貨研究所作成

QRコード決済の連携は、タイなどを中心に進んでおり、タイは、日本（2018年）、ラオス（2019年）、カンボジア（2020年）に続き、2021年にはベトナム、マレーシア、インドネシアとの間でそれぞれQRコード決済の連携を開始した。ベトナムでも、2024年にタイとラオスとの連携に続き、2025年には中国や日本、韓国との相互接続を計画している。

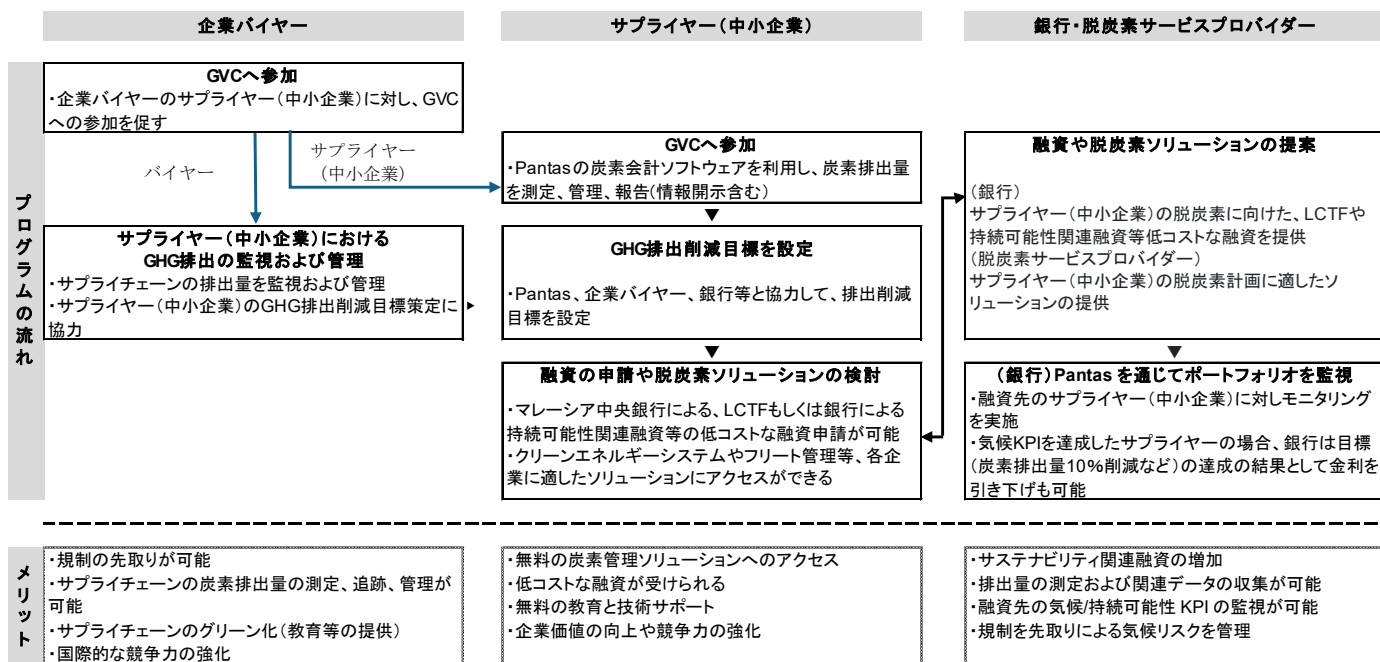
さらに、2024年7月にBIS Innovation Hubと共同で決済システムの多国間相互接続の実現を目指すProject Nexusの第3フェーズが終了した（注5）。第4フェーズでは、シンガポール、インド、マレーシア、フィリピン、タイの即時決済システムの相互接続に取り組む予定となっている。

（BOX） マレーシアにおけるグリーンフィンテックを活用した中小企業の金融包摂

マレーシア中央銀行（Bank Negara Malaysia：BNM）は、「金融セクターブループリン（2022-2026）」に沿った金融包摂を推進するための「第2次金融包摂フレームワーク（2023-2026）」の中で、中小企業の金融エコシステム強化を政策目標の一つに指定している。具体的な取り組みとしては、中小企業のデジタル化やグリーンなビジネスモデルへの移行支援および必要な資金を低コストで利用可能なファンドの活用、フィンテックと協力したグリーンファイナンスの推進などを掲げている。

BNMが2022年11月に公表したグリーン・バリュー・チェーン（Greening Value Chain：GVC）プログラムは、中小企業における効果的かつ長期的な脱炭素化を支援することを目的としている。同プログラムの参加者（国内製造業やそのサプライチェーンを構成する中小企業）に対し、グリーンフィンテックPantas Softwareが、温室効果ガス（GHG）排出量の計測、管理、情報開示や脱炭素化に向けた計画の策定支援等のサービスを無料で提供するだけでなく、プログラムの戦略的提携機関である銀行や脱炭素ソリューションプロバイダーが、低金利融資や脱炭素化に向けたソリューションを提供するスキームとなっている（図7）。融資実行後や脱炭素ソリューション提供後に、GHG排出量削減情報のモニタリングが可能となり、戦略的提携機関にとってもプログラム参加のメリットがあり、民間のテクノロジーを活用しつつ、中小企業の脱炭素化と低利融資へのアクセス支援を含む包括的な枠組みを構築しているという点で注目されており、周辺諸国での応用の余地もあると考えられる。

図7 グリーン・バリュー・チェーン・プログラムの流れとそれぞれのメリット



出所:Pantas softwareウェブサイトより国際通貨研究所作成

おわりに

ASEAN 各国政府・当局は、デジタル金融包摂の実現に向けて、様々な取り組みを行っている。QR コード規格の統一やデジタル ID による標準化された e-KYC (オンライン上での本人確認) の導入など、官民一体となってデジタル化を推進しているほか、域内におけるクロスボーダーの送金システムや QR コード決済サービスの連携などが加速しており、先進諸国でも参考にすべき事例は少なくない。

こうした中、金融機関によるモバイルバンキングやオンライン専用のデジタル銀行の導入等を通じた金融サービスのデジタル化、フィンテックなど非金融企業によるデジタル金融サービスの提供に加えて、金融機関とフィンテックによる連携の動きも活発化しており、顧客層に応じた多様な金融サービスの選択肢が広がることにより、金融包摂およびユーザーにとっての利便性向上、金融サービスの高付加価値化への相乗効果などが期待される。

一方、物理的インフラやデジタルリテラシーの欠如・不足等によりデジタル金融サービスへアクセスができないこと (Digital exclusion) やデジタル化への対応が困難な小規模

金融機関の存在、プライバシーやサイバーセキュリティ、消費者保護といった新たな問題やリスクを考慮する必要がある。デジタル金融サービスを通じて金融サービスへのアクセスが容易になった反面、低所得層やインフォーマルセクターなどでは景気の悪化により所得環境が不安定化し、債務の返済が困難となるケースも想定される。各国政府・当局には、個人・企業の債務状況に関するモニタリングの強化や金融機関に対するブルーデンス規制等を通じた金融市場の安定的な発展を促すとともに、景気の変動に対して脆弱な層の雇用・所得環境の改善・安定につながるような経済・産業政策の立案・実行が求められる。

日本の協力・連携の可能性としては、金融インフラ面での支援やリテール決済サービスの連携などが挙げられる。決済システムや e-KYC に関わるインフラの整備、サイバーセキュリティ対応などの分野では人材育成を含めて協力・支援の余地が大きい。実際、カンボジアにおけるリテール決済システム（パソコン）やベトナムにおける新しい国民 ID（マルチモーダル生体認証システム）では、日本企業の技術が活用されるなど、ASEAN におけるデジタル金融包摂に大きく貢献している。

他方、クロスボーダーリテール決済サービスの連携に関しては、ASEAN が先行しており、日本側の取り組みの加速が求められる。日本政府は、日本と ASEAN 各国の QR コード決済統一規格の相互運用に向けて、2022 年にインドネシア、2023 年にカンボジアとの間で同分野での協力に向けた覚書をそれぞれ締結した。日本国内でのインバウンド利用を先行させ、2025 年度を目途に順次スタートを目指している。もっとも、ASEAN 各国では、QR コード決済規格の統一・普及が進む一方、日本における QR コード決済の統一規格（JPQR）については、一部大手事業者の不参加や決済手数料の問題等もあり、2022 年時点で普及率は数%程度にとどまっている。このほか、金融機関とフィンテックの持続的な成長に向けた環境整備として、フィンテック企業の活動を資金調達面等で後押しするような支援の枠組みのほか、日本の民間企業と ASEAN のフィンテックなどスタートアップ企業との連携に関わる税制や規制、支援のあり方などについても検討する余地があろう。

付表 AEC 金融統合に向けた SAP(2016-2025)における主要目標(金融包摂関連)①

最終目標	政策措置	2016~17年	2018~19年	2020~21年	2022~25年	
金融包摂ターゲットの達成	・保険に関する認知度向上キャンペーン	主要目標				
		加盟国は一般の人々の意識を高めるためのキャンペーンを組織する ・十分なサービスを受けていない人々に保険の重要性を伝える ・保険会社が十分なサービスを受けていない人々のための保険商品を作る				
		マイルストーン ・各国における保険の認知度について意見交換を行う ・必要とされる保険の種類に関する評価を完了する ・保険の重要性および十分なサービスを受けていない人々の間の保険商品を作ることに一般の認識を高めるための、キャンペーン・プログラムに関する指針を作成				
債券市場への個人のアクセス促進	・個人投資家による国債購入を認可 ・個人投資家による社債購入の促進	主要目標				
		・少なくとも2カ国が個人投資家に国債購入のアクセスを許可 ・専門家による社債の小口化に関する国際的な経験の共有	・少なくとも5カ国が個人投資家に国債購入のアクセスを認可 ・加盟国間による社債の小口化の促進に関する経験の共有	・少なくとも7カ国が個人投資家に国債購入のアクセスを認可	・少なくとも8カ国が個人投資家の国債購入へのアクセスを認可	
		マイルストーン ・加盟国における個人投資家の国債へのアクセスを認可の経験の共有 ・債券市場への個人の参加を促進するための国際的な経験や、債券市場への個人の参加に関する適切な指標についての専門家による情報共有				
消費者の福祉の改善	・効率性、革新性、地域通貨の利用を促進 ・国内のリテール即時決済システム(Retail Payment Systems: RPS)能力を構築	主要目標				
		・リアルタイムの送金を容易にする国内RPSの実施 ・送金コストの削減 ・消費者保護、利用しやすさ、各カードスキーム間の効率化を促進する政策の実施				
		マイルストーン ・各国の準備状況に基づく、ほぼリアルタイムの送金を促進する国内RPSの開発 ・特定のコリドー間における送金の代替的な正式チャネルとしてのより効率的な送金メカニズムの促進 ・消費者保護、セキュリティリスク管理、効率性を促進するためのあらゆるスキームの関与				
地域の金融包摂目標の達成 ・域内の金融排除率の平均値を2025年までに44%から30%に引き下げる ・域内の金融包摂インフラの整備状況を2025年までに70%から85%に引き上げる ・社会のあらゆるセグメントにおける金融サービスへのアクセスと質の向上 ・金融リテラシーと消費者保護の水準の向上	・金融包摂戦略と実施計画を策定	主要目標				
		金融包摂の現状把握、マッピング、状況報告			国・地域の金融包摂と金融リテラシーのレベルに関する評価報告書	
		金融包摂の指針	金融包摂イニシアチブの実施における指針の採用			
		金融包摂フレームワーク・金融包摂に関する定義の明確化	全国的なサーベイを通じた金融包摂と金融教育の測定に関する提案			全国的なサーベイにおける金融包摂と金融教育指標の導入
		金融包摂に関する国家戦略の策定に関する指針の公表 1) 中小企業向け融資 2) リテール金融サービス 3) デジタル/電子決済	国家金融包摂戦略に関する指針の採用と評価			
		金融包摂に関する国家戦略の実施と監視に関する報告書	マイルストーン			
		国際パートナーや他のWCと協力して、金融包摂に関する現状把握とマッピングを実施				国家・地域の金融包摂・金融リテラシーの水準に関する評価を実施
		金融包摂に関する指針の策定	各国が金融包摂イニシアチブを実施するにあたり指針となる原則を採用するよう奨励			
		金融包摂の枠組みと金融包摂の標準定義を開発	国際パートナーと連携し、金融包摂や金融リテラシーに関する国家サーベイを実施するための評価基準を策定			各国に国家サーベイにおける金融包摂・金融リテラシー測定の導入を奨励
		国家金融包摂戦略等に関する指針の策定 1) 中小企業向け融資 2) リテール金融サービス 3) デジタル/電子決済	各国に国家金融包摂戦略に関する指針を採用と評価を奨励			
金融包摂に関する国家戦略の実施と監視 ピアラーニングを実施し、国の金融包摂戦略策定のための知見共有を促進						

出所:ASEAN事務局資料より国際通貨研究所作成

付表 AEC 金融統合に向けた SAP(2016-2025)における主要目標(金融包摂関連)②

最終目標	政策措置	2016～17年	2018～19年	2020～21年	2022～25年	
	金融包摂のエコシステム強化のため、加盟国の能力開発を促進	主要目標				
		ASEANにおける金融包摂インフラの整備状況の現状把握				
		ASEAN諸国による国際パートナー(OECD、金融包摂同盟(AFI)、世界銀行(WB)、国連資本開発基金(UNCDF)等)との技術支援要請の調整 国際パートナーおよびASEAN諸国による金融包摂イベント(シンポジウム、フォーラム、ワークショップ、セミナー、コース、視察)および能力開発プログラムの一覧(2016年～2025年)				
		マイルストーン				
		ASEANにおける金融包摂インフラの整備状況に関する調査の実施				
		ASEAN諸国による国際パートナー(OECD、AFI、WB、UNCDFなど)に対する技術支援要請の調査とマッチングを実施 最終目標金融包摂インフラの準備状況に関する報告書 国際パートナーおよびASEAN諸国による金融包摂イベントおよび能力開発プログラムに関する調査を実施(2016年～2025年)				
		ASEANのインフラとエコシステムを強化するために、加盟国間でピアラーニングプログラムを実施し、経験を共有する				
	・金融教育・リテラシー、消費者保護に関する認識を高めるための戦略・政策・イニシアティブを整備	主要目標				
		金融教育と消費者保護の地域的枠組みに関する指針の公表	金融教育と消費者保護に関する指針の採択と評価			
		金融教育戦略および意識向上キャンペーンの実施とモニタリング報告				
		すべての加盟国がOECD/INFEのイベントに参加				
		マイルストーン				
		金融教育と消費者保護の地域的枠組みに関する指針の策定	各国に対し、金融教育と消費者保護の地域的枠組みに関する指針を国家レベルで採用するよう奨励			
		国の金融教育戦略の実施(例:学校カリキュラムにおける金融教育)革新的な地域および国の金融教育啓発キャンペーンの実施 a) 全ASEAN諸国がアクセスできる国家金融教育ポータルサイト b) 国際消費者保護デーおよび国際こどもの日に合わせたASEAN全体の貯蓄プログラム d) ソーシャルメディアやモバイル・アプリケーションなど、テクノロジーを活用した啓発キャンペーン すべての加盟国に対し、OECD/金融教育に関する国際ネットワーク(INFE)のメンバーになること、またはOECD/INFEのイベントに参加することを奨励				
		金融教育・消費者保護戦略および意識向上キャンペーンを実施するため、ピアラーニングを実施し、知識の共有を促進				
・デジタルプラットフォームを通じて、革新的な金融包摂を促進	主要目標					
	地域デジタル金融包摂(DFI)ストック・テイクの報告: a. 規制の枠組み b. チャネル、ビジネスモデル、プレーヤー	DFIの強化に関する指針の発行	DFI強化に関する指針の採用と見直し			
	DFIに関する調査報告書(1): a. DFIを強化するための共通課題の特定と優先順位付け b. 提言の提案	DFIに関する調査報告書(2): DFI実施事例	DFIに関する研究報告書(3): 最終評価とレビュー			
	DFIイニシアティブの実施とモニタリング・レポート					
	マイルストーン					
	国際パートナーや他のWCと協力し、DFIの現状把握を実施	DFIの強化に関する指針を策定	各国に対し、DFI強化に関する指針の採	国際パートナーや他のWCと協力し、DFIの現状把握を実施		
	ピアラーニングを実施し、DFIイニシアティブ実施のための知識共有を促進 国レベルでのDFIイニシアティブの実施とモニタリング					

出所: ASEAN事務局資料より国際通貨研究所作成

注

1. 『金融排除率』は、公式な金融機関やモバイルマネー業者に口座を保有していないと報告した成人の割合。
2. 低額の預入金（100 ペソ≒約 1.75 ドル）で口座が開設でき、口座維持手数料や休眠口座手数料等が不要、リスクレベルに応じて簡易化された本人確認（KYC）手続きなどが特徴。
3. 金融包摂同盟（Alliance for Financial Inclusion）は、80 カ国以上の途上国の中央銀行や金融規制監督機関等からなる国際的なネットワーク。
4. <https://philsys.gov.ph/>
5. 欧州中央銀行の決済システム「TARGET 即時決済（TIPS）」、マレーシアのリアルタイム小売り決済プラットフォーム（RPP）とシンガポールの銀行間決済システム「即時安全送金（FAST）」との間の試験相互接続に成功した。

参考文献

- 国際通貨研究所（2021）「ASEAN の金融包摂に係る委託調査報告書」2020 年度金融庁委託調査、2021 年 3 月
- （2021）「ASEAN における金融包摂・金融統合に向けた動き」外国為替貿易研究会『国際金融』1349 号、2021 年 10 月 1 日
- Asian Development Bank (ADB) (2017) “Accelerating Financial Inclusion in South-East Asia with Digital Finance,” (<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/222061/financial-inclusion-se-asia.pdf>)
- （2024）“Asia Small and Medium-Sized Enterprise Monitor 2024: Designing an MSME Ecosystem for Resilient Growth in Asia and the Pacific,” November 2024 (<https://www.adb.org/publications/asia-sme-monitor-2024>)
- ASEAN Secretariat (2017) “ASEAN Economic Community 2025 Strategic Action PLANS (SAP) for Financial Integration From 2016 – 2025,” (<https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/2016-2025-SAP-for-Financial-Integration.pdf>)
- （2024）“Joint Statement of the 11th ASEAN Finance Ministers’ and Central Bank Governors’ Meeting (AFMGM),” April 5, 2024 (<https://asean.org/wp-content/uploads/2024/04/Joint-Statement-of-the-11th-AFMGM-ADOPTED.pdf>)
- Bain and Company, Google and Temasek (2019) ” Fulfilling Its Promise - The Future of Southeast Asia’s Digital Financial Services,” October 30, 2019 (<https://www.bain.com/globalassets/noindex/2019/bain-report-fulfilling-its-promise.pdf>)
- IMF (2018) “Financial Inclusion in Asia-Pacific,” September 18, 2018 (<https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2018/09/18/Financial-Inclusion-in-Asia-Pacific-46115>)
- United Nations Capital Development Fund (UNCDF) (2022) “Measuring Progress 2021: Financial Inclusion in selected ASEAN countries,” May 18, 2022 (<https://www.uncdf.org/article/7615/measuring-progress-2021-financial-inclusion-in-asean>)
- （2024）“2023 ASEAN Monitoring Progress Financial Inclusion in Selected ASEAN Countries,” July 22, 2024 (<https://www.uncdf.org/article/8770/2023-asean-monitoring-progress>)
- UOB (2022) “FinTech in ASEAN 2022: Finance, Reimagined,” November 2022 (<https://www.uobgroup.com/techechosystem/news-insights-fintech-in-asean-2022.html?>)
- （2023）“FinTech in ASEAN 2023: Seeding the green transition.” November 2023 (<https://www.uobgroup.com/techechosystem/news-insights-fintech-in-asean-2023.html?>)

----- (2024) “FinTech in ASEAN 2024: A Decade of Innovation,” November 2024
(<https://www.uobgroup.com/techecosystem/reports/fintech-in-asean-2024.page>)

World Bank (2022) “The Global Findex Database 2021,” July 2022
(<https://www.worldbank.org/en/publication/globalfindex/interactive-executive-summary-visualization>)

第5章 ASEANにおけるビジネスと人権

亜細亜大学アジア研究所 特別研究員
(一財)国際貿易投資研究所 客員研究員
石川 幸一

はじめに

2011年6月に国連人権理事会が「ビジネスと人権に関する指導原則（指導原則）」を推奨することを全会一致で決定し、指導原則はEU、OECD、ASEAN、IFC（International Finance Corporation: 国際金融公社）、ISO（International Organization for Standard: 国際標準化機構）などの国際機構で採択された。ビジネスと人権への取組みはEUが先行している。2011年に加盟国に国家行動計画（NAP）の策定を要請し、多くのEU加盟国がNAPを策定している。アジアのNAPへの取組みは遅れていたが、日本、タイなどに続き、インドネシア、ベトナムが策定している。

指導原則は、国際政治学者であるジョン・ジェラルド・ラギーが2005年に国連事務総長特別代表に就任し、6年をかけて策定したものである。指導原則は31の原則と注釈から構成されており、内容は人権を保護する国家の義務、人権を尊重する企業の責任、被害を被った人々への救済の3つの柱に大別できる。政府は国家行動計画（NAP）の策定と実施を求められ、企業は人権を尊重する責任を果たすために人権デューディリジェンスに取り組むことが求められている。日本政府は、「責任あるサプライチェーン等における人権尊重のためのガイドライン」（以下、「日本政府ガイドライン」）を2022年9月に策定している。人権侵害など人権の尊重で問題があることが判明するとメディアや人権NGOの厳しい批判を受け、取引先企業からの改善要求など事業に大きな影響を及ぼすなどの大きな経営リスクとなる。

本論では、ASEANでの人権とビジネスへの取組みについて経緯と現況、課題などを検討し論じている。第1節で国際的なビジネスと人権への取組みと国連指導原則についてラギー国連事務総長特別代表の著作により説明している。第2節では、企業による人権被害に対し保護を行うために国連指導原則に従い国家が策定した国家行動計画（NAP）につい

てASEAN（ベトナムを除く）に焦点をあてて動向を概観したうえで、第3節でベトナムのNAPの概要を説明している。第4節では、ASEANにおける人権の状況を国際機関などのデータでみるとともに人権保護への取組みを概観している。第5節で日系企業のビジネスと人権への対応をジェトロの調査によりみたうえで「おわりに」で今後の課題を展望している。

第1節 ビジネスと人権への取組みと国連指導原則(2011年)

1. 1990年以降に増加した企業による人権侵害

1991年の東西冷戦の終結以降、急速に経済のグローバル化が進展した。グローバル化を進める要因となったのは、輸送や通信技術の急速な発展、先進国だけでなく途上国や移行経済国の貿易や投資の自由化、多国籍企業の活動の拡大と活発化などである。グローバル化の過程で多国籍企業のグローバルに活動する権利（海外投資、知的財産保護など）は拡大したが、グローバル化の有害な影響から市民や環境を保護する基準の改善は不十分だった。ラギー（2014）によると、「政府はビジネスと人権に関する国内法を持っていたとしても執行する能力も意思もなく、多国籍企業は自らの活動が人権に害悪をもたらすリスクに対しそれを管理するだけの準備ができていなかった」という状況だった（注1）。

そのため、多国籍企業の人権侵害は1990年代に増加した。ラギー（2014）は、多国籍企業の人権侵害の象徴的ケースとして、インドネシアにおけるナイキの事業、インド、ボパールでのユニオンカーバイドによるメチルイソシアネートガスの流出と数千人の死亡と数千人が障害を負った事故、ナイジェリアでのシェルの操業に対する地域社会の社会的認可の喪失などをあげている（注2）。

人権侵害に関するデータの分析（注3）によると、人権侵害の告発者や被害者は地域社会が45%、労働者が45%、末端消費者が10%となっており、地域は、アジア太平洋が28%、アフリカが22%、ラテンアメリカが18%など開発途上地域が多く、産業別には採取産業が28%、小売業生活用品が21%、薬品・科学が12%などとなっている。また、60%が企業が直接関与するものであり、41%が企業が関係するその他の当事者の行為に関する間接関与（共犯関係）である。間接関与では18%がサプライチェーン、23%がその他の間接関与だった。もっとも非道な企業関係の人権侵害が起こった国々は、国民所得が相対的に低く、紛争が現在あるいは過去に起き、ガバナンスが弱体または腐敗しているという特

徴を持つ国々であった（注 4）。企業が影響を与えた（侵害した）国際的公認された人権は極めて広範である（表 1、表 2）。人権については、「諸権利の中に序列がなく、全ての権利は普遍的、不可分であり、相互に依存し関連している」のが基本原則とされている（注 5）。

表 1 労働における権利

・結社の自由、・団体交渉を組織し参加する権利、・非差別の権利、・奴隷労働及び強制労働の廃絶、・児童労働の廃絶、・仕事への権利、・同一労働・同一賃金の権利、・仕事における平等の権利、・公正かつ適正な報酬への権利、・安全な作業関係への権利、・休憩と余暇の権利、家族生活への権利
--

（出所）ラギー（2014）63 頁。

表 2 労働以外の権利

・生命、自由及び人の安全への権利、・拷問又は残虐な、非人道的もしくは品位を傷つける取り扱いからの自由、・法の前での平等承認および保護、・公正な裁判への権利、・民族自決の権利、・移動の自由、・平和的な集会の権利、・婚姻および家族を形成する権利、・思想、良心及び信教の自由、・意見を持つ権利、・情報及び表現の自由、・政治的活動への権利、・文化、宗教的行為及び言語への少数者の権利、・プライバシー権、・社会保障への権利、・相当な生活水準への権利（食糧、衣類及び住居を含む）、・身体及び精神の健康への権利、・医療サービスへのアクセス、・教育への権利、・文化的な生活に参加する権利、・科学の進歩による利益及び著者の利益の保護

（出所）ラギー（2014）64 頁。

2. 人権を保護する国際規約

国連など国際機関の宣言や規約、条約は人権の保護を規定し、侵害の防止を国家に義務として課している。1948 年の世界人権宣言は各個人と各機関が人権と自由の尊重を促進し遵守を確保することに努力すると宣言しているが、法的拘束力を持つことは意図されていなかった。1966 年の市民的及び政治的権利に関する国際規約（ICCPR）と経済的社会的及び文化的権利に関する国際規約（ICESC）、人種差別撤廃条約（ICERD）という国連の人権条約は国際人権章典と呼ばれ、国家に人権の非国家的侵害を防止する義務を課しているが、ビジネスに関する国家の義務に焦点を当てていない（注 6）。1979 年に採択された女性差別撤廃条約（CEDAW）以降の国連の人権条約はビジネスの問題に取り組み始め

たが、国内管轄権の域外適用についてはジェノサイドなど非道な行為に関わる部分的な例外を別として拡張は限定的である（注 7）。

法的拘束力のある義務を設けないソフトローについては、1977 年の ILO の「ILO 多国籍企業及び社会政策に関する原則の 3 者宣言」は、多国籍企業を含むすべての当事者が世界人権宣言およびこれに対応した国際人権規約を尊重すべきとしている（注 8）。1988 年の「労働における基本的原則および権利に関する宣言」は、加盟国に①結社の自由と団体交渉権の実質的な承認、②強制的または義務的労働の廃絶、③児童労働の禁止、④雇用及び職業における差別の廃絶を促進、⑤安全で健康な労働環境を約束させている（注 9）。中核的労働基準は条約を国家が批准していない場合でも ILO 加盟国は原則の推進に向けた努力をすべきことが 1998 年に採択された ILO 宣言のフォローアップで謳われている（注 10）。

1976 年に採択され 2000 年に改定された「OECD 多国籍企業行動指針」は、企業の活動によって影響を受ける人々の人権を尊重することを勧告しているが、受入国が承認していない国際基準は除外している（注 11）。ILO 多国籍企業宣言と OECD 多国籍企業行動指針は、2011 年の国連人権理事会での「ビジネスと人権に関する指導原則」の推奨以降、指導原則と整合性を図り、組み込まれるよう改定されている（注 12）。

国際法による人権の保護は、①義務の大部分が国家に課されており直接には企業に課されていない、②執行のメカニズムを欠いている、そのため③人権条約はもっとも必要とされる国でもっとも実効的でないという問題がある（注 13）。また、法の断片化という問題がある。すなわち、人権法にあわせて投資法、通商法、環境法などの国際法に国家は従っており、同じ事実関係に異なる国際裁判所が重複して管轄権を持ち、異なる結論に至る場合（制度の衝突）である。また、国家ではビジネスと人権を扱う機関は中小規模の部署であり、ビジネスの利益を保護し促進するのは大規模な機関であると指摘されている。

3. 企業の自発的イニシアティブ

1990 年代の市場メカニズムを重視する政策への転換によりビジネスと人権の分野でも政府は CSR のような自発的なイニシアティブを重視するようになった（注 14）。アナン国連事務総長により提唱されたグローバル・コンパクトは 2000 年に開始され、7000 の企業が参加する世界最大の CSR イニシアティブになっている。フォーチュングローバル 500 企業へのアンケート調査や 300 社を超える企業の CSR 調査などによると、人権の分野で

は CSR イニシアティブは社会・環境の分野に比べ不十分であり、政府の責任について触れられていないことが判明した（注 15）。人権への有害な影響を管理することは企業戦略上重要ではなく、多くの企業は受け身であり、外部に対する説明責任は弱体あるいは存在しておらず、CSR 活動が企業の中核的ビジネス機能に十分組み込まれていない傾向にあった（注 16）。2010 年には ISO26000「社会的責任に関する手引き」が発効した。

4. ビジネスと人権に関する国連指導原則

条約や国際規約、ソフトローによる人権の保護は実効性がなく、企業の自発的なイニシアティブも人権の分野では不十分であった。そのため、人権との関係で国家とビジネスの責任を明らかにし、それらの責任がどのような行動を伴うのかを分かりやすく説明する実地的なガイダンスが必要とされた（注 17）。国家と企業の責任に伴う義務は明確に相互に区別され、社会における異なった役割を反映している必要があった。さらに、国際的に公認されたすべての人権を含み、政府では通商、投資促進と証券規制を扱う機関、企業では労働者と地域社会に直接影響する諸機能すべてに対しての内部的監督とコンプライアンス制度と利害関係者との関わりに影響を及ぼす必要があった（注 18）。

その実地的なガイダンスである「保護・尊重・救済の枠組み（枠組み）」を 2008 年 6 月に人権理事会は全会一致で歓迎し、枠組みを運用可能なものとする行動指針の作成をラギー国連事務総長特別代表に求め、2011 年に「ビジネスと人権に関する国連指導原則（指導原則:UNGP）」が全会一致で推奨された。「枠組み」は何がなされるべきかを示し、指導原則はどのようになすべきかを示している（注 19）。規範と指導原則は、企業による人権侵害に対して人権を保護する国家の義務、人権を尊重する企業の責任、被害者の救済へのアクセスの 3 本の柱で構成されている。国家の義務は、ビジネス事業を含む第 3 者による人権侵害に対して、適切な政策、規制、裁判を通じて保護する義務である。人権を尊重する企業の責任ではビジネスが他者の権利を侵害することを避け、自らが関係する有害な影響に取り組むためにデューディリジェンスに基づいて行動すべきことを意味する。救済へのアクセスは、被害者が司法的手段、非司法的手段の両方を通じて実効的な救済により大きなアクセスを持つことである。

指導原則は、全ての国家及び多国籍か否かに関わらず全ての企業に、規模、業種、所在地、所有者及び組織構造に関係なく適用される。指導原則は、①人権を保護する国家の義務、②人権を尊重する企業の責任、③救済へのアクセスの 3 本柱となっており、それぞれ

基本原則と運用上の原則、注釈が付されている（注 20）。国家の義務は 10、企業の責任は 12、救済へのアクセスは 7 の原則が含まれている。国家の義務の運用上の原則は、一般的な国家の規制・政策機能、国と企業の連携、紛争影響下にある地域における企業と人権尊重の支援、政策の一貫性の確保の各項目からなる。企業の責任の運用上の原則は、企業方針によるコミットメント、人権デューディリジェンス、救済、状況の場合の各項目から構成され、救済へのアクセスの運用上の原則は、国家による司法手続き、国家による非司法的苦情処理の仕組み、非国家主体による苦情処理の仕組み、非司法的苦情処理の仕組みの実効性基準から構成されている。

指導原則は、31 を数える長大なものだが、いくつかのポイントがあげられる。国家は人権を尊重する義務があり、義務を果たすために法律や政策を実施し、企業に人権デューディリジェンスなどの適切な措置を要求し監督する義務がある。企業については、全ての企業（大企業、中小企業、国有企業、国内企業、外国企業）が人権尊重を要求される。また、自国領域だけでなく投資を行っている地域や調達を行っている地域（管轄領域）も対象になることだ。また、自社の事業や従業員だけでなく調達先、下請け企業などサプライチェーン上の企業に加えサプライチェーンでカバーされないが自社の事業と関係する企業も対象となる、人権については、国際的に承認されている全ての人権が対象となり、人権に優劣はない。企業は人権尊重責任の約束を経営陣が明確にし、人権デューディリジェンスを実施するとともに実効ある負の影響への対応（救済）を行わねばならない。

第 2 節 国家行動計画と ASEAN の対応

1. 指導原則の実施のための国家行動計画

指導原則は、企業が全ての適用可能な法を遵守することを確認しており、法的コンプライアンスを超えて、企業が法を執行する国家の意思と能力に関係なく、人権を尊重する責任を持っていると明記している。指導要領では、相互作用が繰り返され変化が積み重ねられるようなプロセスが始まることが期待されていた。しかし、多国間のルールメイキングが難しくなっており、国家の管轄権が国際人権法を支持し、国家行動計画（NAP）などを通じてビジネス事業体をその方向に導くのに補完的な役割を果たさねばならない（注 21）。NAP の目的は、ニーズとギャップを明らかにし実際的で実施可能な政策措置と目標を探るという包摂的なプロセスにより、企業による人権侵害を予防し保護を強化すること

である。NAP は企業による人権被害に対し保護を行うために国連指導原則に従い国家により開発された政策戦略である。

ビジネスと人権に関する国連ワーキンググループ（UNWG）は効果的な NAP には次の 4 つの要因が不可欠としている（注 22）。第 1 は、指導原則に基づいていることである。国連指導原則を実施するための措置（手段）として NAP はビジネスに関連した人権への悪影響に対して保護を行い、救済への効果的なアクセスを提供する国際人権法下の国家の義務を適切に反映していなければならない。また、デューディリジェンス手続きを含めビジネスの人権への尊重を促進し救済へのアクセスを認める企業の措置を促進しなければならない。さらに NAP は無差別で平等な人権コア原則に支持されている必要がある。

第 2 に NAP は国家の現実的あるいは潜在的なビジネス関連の人権侵害に対処しなければならない。国家の領域あるいは管轄権の中で起きた悪影響および管轄権の外で起きた企業活動による悪影響を含む。政府は、これらの人権侵害の防止と救済に最も影響力のある現実的な措置を考え出さねばならない。

第 3 に NAP は包摂的で透明なプロセスにより策定されねばならない。重要なステークホルダーが策定と更新に参加し、ステークホルダーの意見が考慮される必要がある。全てのプロセスで情報は透明な形で共有される必要がある。第 4 に NAP のプロセスは定期的に見直し更新され、変化する状況に対応し前進を積み重ねる必要がある。

UNWG は、全ての国に NAP の策定と実施、更新を強く奨励してきており、2016 年には NAP のガイダンスの最終版を公表している。NAP の策定を主導したのは EU である。EU は、2011 年に全ての EU 加盟国に NAP を採用することを要請し、2013 年 9 月の英国（2016 年 5 月改定）を先頭に、オランダ（2013 年 12 月、2022 年 7 月改定）、デンマーク（2014 年 4 月）、フィンランド（2014 年 10 月）、リトアニア（2015 年 2 月）、スウェーデン（2015 年 8 月）、ノールウェイ（2015 年 12 月）などと EU 諸国の策定が続いた。その後、EU 以外の欧州諸国、欧州諸国以外の国も NAP 策定を進め、2023 年 11 月時点で 26 か国がビジネスと人権に関する国別行動計画（NAP）を策定している。アジアでは、タイが最も早く 2019 年、日本が 2020 年、パキスタンが 2021 年、ベトナムとインドネシアが 2023 年に NAP を策定している（注 23）。

2. ASEAN での NAP 策定

(1) タイ

タイは2019年10月にNAPを閣議決定した。これは前述のようにASEANだけでなくアジアで最も早い策定である。タイは2016年5月に開催された国連人権理事会での普遍的定期レビュー(UPR)でスウェーデン政府からUNGPを実行するためにNAPの作成、実行を勧告されたことに積極的に対応しNAP作成プロセスが進展した(注24)。山田(2021)によると、タイのNAPはNAP策定の経緯を説明した第1章、策定プロセス、主要分野と第12次経済社会開発計画等の国家計画、政策との関連を説明する第2章、4つの主要分野(労働、コミュニティ・土地・天然資源・環境、人権擁護者、越境投資と多国籍企業)の現状、課題、3つの柱から成る行動計画を明記する第3章、計画の実行、運営、モニタリング、長期および短期の評価メカニズムについて明記する第4章から構成されている(注25)。また、NAPの目的としてタイおよびタイ企業がビジネスと人権のグローバルスタンダードを満たす取引相手であることを示すことを指摘し、NAPにより期待される効果として、タイへの外国投資の増加、2014年のクーデターにより凍結されたままのEUとのFTA再開をあげている(注26)。

タイは第1次NAPの期限が切れるのに従い、2023年9月8日に第2次NAP(2023-2027)を採択した(注27)。第2次NAPは、第1次NAP同様、労働、土地と天然資源、人権擁護者、越境投資と多国籍企業の4分野に焦点を当てて改善を目指している。なお、第1次NAPについてステークホルダーから次のような問題点が指摘されている。①法的拘束力がない、②NAPの実施指標が量的であり、NAPの措置が企業や国家の行動の変化をもたらしたかの分析ができない、③人権についての政府機関の能力不足、④NAPの広報が不十分で知識は大規模多国籍企業に限定、⑤情報は透明性が不足、公聴会の目的が不明確。

(2) インドネシア

2023年9月26日、ビジネスと人権に関する国家戦略(National Strategy on Business and Human Rights)が大統領により署名され、2023年大統領令60号(Presidential Regulation Number 60 of 2023)として公表された(注28)。同戦略は2023年から2025年までを対象とする。これにより、インドネシアはASEANではタイ、ベトナムに次いで3番目のNAP策定国となった。インドネシアでは、2014年に国家人権委員会(National Commission on Human Rights: KOMNAS HAM)と人権に関する著名な市民団体である政策研究アドボカシー研究所(Institute for Policy Research and Advocacy : ELSAM)

が NAP 作成のための協力を開始した。2017 年に NAP 採択に関する国家人権委員会規則 2017 年 1 号を公表し、市民団体、ビジネス団体、政府機関などのステークホルダーとの協議を行った。法務人権省に設置されたビジネスと人権に関する担当局が国家戦略開発プロセスを推進する責任を担い、関連省庁、ビジネス団体、学界、国連開発計画（UNDP）代表から構成されるタスクフォースが国家戦略を作成、実施する責任を担った。2018 年、外務省がその後に国家戦略の基礎となるインドネシアにおけるビジネスと人権についてのガイドラインを発出した。

2020 年 11 月 25 日、法務人権省は EU と UNDP の協力によりビジネスと人権に関する国家戦略草案を公表し、2021 年 10 月に草案についてのステークホルダーとの協議(public consultation)および 33 州で地方政府と合同の「ウェビナーを実施した。

ビジネスと人権に関する国家戦略はインドネシアの NAP であり、2023 年大統領令 60 号によりインドネシアは UNGP を受け入れた国となった。国家戦略は、①全てのステークホルダーのビジネスと人権についての認識、能力、擁護の強化、②人権を守り遵守する規制、政策、ガイドラインの策定、③ビジネス活動で人権侵害に影響を受けた個人の効果的救済のためのメカニズムの強化のための戦略を含んでいる。大統領令 60 号の実施のために法務人権省は、ビジネスと人権についての国家タスクフォースと地方タスクフォースに関連したメカニズムと手続きに関する規則の導入を進めている。国家タスクフォースは 2021 年に設立されており、関係省庁、市民団体、ビジネス団体、専門家が参加している。地方タスクフォースは、州レベルの機関、省庁の地方機関、非政府機関が参加している。

人権デューディリジェンスを実施するためには手法あるいはツールが必要であり、インドネシアの人権デューディリジェンスのためのツールは PRISMA である。PRISMA は企業活動による人権侵害のリスクを企業が分析し、自己評価し、フォローアップのための行動を実施するためのウェブベースのアプリである。PRISMA は企業のビジネスと人権についての教育のためのツールであり、ビジネスと人権についての理解の評価のベンチマークであるとともにビジネスと政府の意見交換のためにプラットフォームとなっている。2023 年 11 月 3 日時点で、231 社が PRISMA を利用している。

(3) マレーシアとフィリピン

マレーシアでは、2015 年 3 月にビジネスと人権に関する国家行動計画の戦略フレームワークが国家人権委員会 (SUHAKAM) により国連のカントリーチームとの協力によりまと

められた（注 29）。2018 年に開始された B+HR Asia プロジェクトによりマレーシアでは NAP 作成を急ぐ気運が出てきたが、2018 年の政権交代により NAP 作成プロセスは停滞した。2019 年に首相府大臣、2019 年 6 月には法務大臣が NAP 策定のプロセスを開始する閣議決定を行ったことを表明した。UNDP は首相府法務部（BHEUU）と NAP 作成について協定を結んだが、組織的なベースライン調査は実施されていない。2019 年以降 BHEUU が NAP 作成の事務局となっている。NAP 草案についてのステークホルダーとの協議は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大ため遅れた。2023 年 10 月にサイド首相府大臣（法律と制度改革担当）が NAP に相当する国家ビジネス人権行動計画（NBHRAP）2025-2030 の作成を約束した。

フィリピンでは NAP 作成の具体的な動きはなく、NAP へのロードマップも作成されていない（注 30）。ビジネスに関連した人権侵害の苦情申立てはフィリピン憲法により人権委員会（Commission on Human Right : CHR）が対応を行っている。2017 年には大統領人権員会（PHRC）が NAP についての政府部内協議を行ったが、NAP へのコミットはなされていない。2018 年 2 月に CHR は下院の貿易投資委員会の要請により人権に関する国連指導原則をフィリピン会社法に組み込む会社法修正案を提案した。会社法修正案は 2019 年 2 月に成立したが、CHR の提案は採用されなかった。2019 年 9 月に CHR は多様なステークホルダーが参加するビジネスと人権フォーラムを開催し、2020 年 12 月に CHR はビジネスと人権に関するガイダンス文書を発表した。ガイダンス文書には、①包摂的で参加型の NAP 形成、②現存の法、ビジネス政策、決定しギャップを埋める慣行の見直し、③ビジネスにおける人権原則の評価と理解を深めるためのキャパシティ・ビルディング、技術移転、④ビジネスと人権政策と行動の一貫性を確保するためのステークホルダーの協力が記載されている。CHR は人権デューディリジェンスに焦点をあてた文書などビジネスと人権に関するポジションペーパーの作成を続けている。

第 3 節 ベトナムの NAP

1. NAP 策定の経緯

本節ではベトナムの NAP の内容を概観する。ベトナムの NAP は、2023 年 7 月 14 日に立法化され公表された。正式名称は、「ベトナムにおける責任あるビジネス慣行を促進するための法律と政策の改善のための国家行動計画（National Action Plan for Law and

Policy Improvement to Promote Responsible Business Practices in Viet Nam)」である。2018年7月にベトナム法務省は UNDP に対し、ベトナムでの責任あるビジネス慣行を推進するためのロードマップ作成への支援を要請し、UNDP はビジネスと人権ロードマップ草案作成を支援し、スウェーデン政府の協力も得て 2020年10月に「規制枠組みに関する予備的アセスメント」が発表された。予備的アセスメントは NAP の作成を目的にしており、ビジネス活動との何関連で国際的な社会・環境基準を維持しながら法と政策の分析を行うものだった。2020年10月に多様なステークホルダーとの協議、11月に関連政府部局との協議が行われた。

2022年4月に第2段階のアセスメント報告書が発表され、ベトナムでの責任あるビジネス慣行に関するワークショップがスウェーデン政府の協力により開催された。2022年10月から2023年初めまで4回のワークショップがハノイ、ホーチミン、ダナンで開催され、公的機関、ビジネス団体、企業、市民社会組織などから意見を聴取し、12月には国有企業、労働組合、女性・子供・障害者と LGBTI という弱者の代表からの意見聴取を行った。23年2月には NAP へのパブリックコメントのために草案が3週間公開され、国内および国際的なステークホルダーがコメントを行った。2023年3月には、国際法律家協会 (the International Commission of Jurists : ICJ) が意見と提言を法務省に提出した。ベトナムのベースライン評価 (National Baseline Assessment: NBA) は2段階で実施された。第1段階の評価は UNDP とスウェーデン政府の支援により 2020年10月にベトナム語と英語で公表され、2022年の第2段階の評価は公表されなかった。第1段階の評価は、会社法と投資法、労働の権利、コミュニティにおけるビジネス、責任あるビジネス慣行と弱者グループ、救済へのアクセスの5つの分野を巡って行われた。

ベトナムの NAP の実施の担当官庁は法務省であり、他の省庁と協力して実施する。対象期間は 2023年-2027年となっている (注 31)。NAP は、①指導原則と目的、②課題と課題、③実施の3部から構成されている。中心になるのは課題と行動であり、①政府関係機関の責任あるビジネス慣行 (RBP) についての認識の向上と能力醸成、②政策と法の改善、③法と政策実施の効率改善、④RBP に関する国際プログラム、フォーラムと会議の結果についての情報共有、⑤NAP の実施の予備的見直し、最終見直しと評価、の5つの内容となっている。これらの課題について担当官庁と実施期限が明記されている。対象とする分野は、投資、労働、脆弱なグループの権利保護、環境保護と消費者保護、その他 (民事訴訟手続き 2015 の研究、見直し、改正と追加提案、上記4分野での権利侵害についての

法律の検討と見直し、調停と代替的な紛争解決に関する商事仲裁法と関連法規の検討、見直しと改正提案)である。課題については具体施策、担当官庁、成果、実施期限などが明示されており、資金(予算)についても説明する実務的な行動計画となっている。

2. ベトナムの NAP の概要

(1) 指導原則と目的

指導原則として、①党と国家の社会主義指向市場経済についての視点、方向性と政策、積極的な国際統合、持続的かつ包括的な発展、企業の責任あるビジネス慣行の促進、17の目標を持つ持続的な開発のための国連 2030 アジェンダをフォローし、②2 国間および多国間の経済協力枠組みにおけるベトナムの国際的な約束、とくにベトナム EUFTA、CPTPP を遵守する。

目的は全般的な目的と特別な目的に分けられている。全般的な目的は、責任あるビジネス慣行の実施のために認識を高め、能力を醸成し、法と政策の見直しと改善を行い、救済へのアクセスを含め政策と法を効率的に実施することであり、社会と環境(投資、環境、労働者・消費者・脆弱なグループの正当な権利と利益の保護に焦点をあて)への経済ビジネス活動のポジティブな影響を高め、ネガティブな影響を最小化し、循環経済の推進に貢献することである。

特別な目的としては、①責任あるビジネス慣行(RBP)についての政府機関、ビジネス界の認識向上と能力醸成、②ベトナムが参加する国際的な約束に従い RBP に関する法と政策を公表することを確保し、RBP を実施する企業にインセンティブを適用、③企業が RBP に関する法的な規制を遵守することを確保し最低基準を超える RBP 実施を奨励、④ RBP に関連した法の実施の効率と質を改善する(救済へのアクセスを含む)、⑤RBP 侵害に対処するために制裁の効果を高めることをあげている。

(2) 課題と行動

5つの特別な目的についてより細かな課題と行動計画が提示されており、行動計画では担当省庁、成果、実施期限が明示されている。

① 政府関係機関の RBP についての認識の向上と能力醸成

- a) RBP についての認知度の向上と能力醸成のための訓練、担当官庁は法務省、多くの関係省庁、商工会議所などが協力、成果物は教育訓練資料、ガイドライン、訓練報告、能力醸成など、実施期限 2027 年。
- b) RBP を扱う裁判官、検察官、法務関係者の能力醸成、担当は最高裁判所、法務省などが協力、成果は報告書および能力醸成、実施期限 2027 年。
- c) RBP に関する法律と政策の広報のためのプログラムの作成と伝達、担当は情報通信省、法務省などが協力、成果は広報資料、実施期限は 2027 年。
- d) 経済と法律の学位プログラムを有する大学のコースに RBP に関する政策と法律 RBP についての内容を現在の RBP コースに統合し追加する、法と経済に関する学位コースをもつ大学、担当は法務省、教育訓練省などが協力、成果は RBP についての内容の統合と追加、実施期限 2024 年。

② 政策と法の改善

a) 投資

公共調達における RBP 促進のため調達に関するガイダンス文書を改善するため見直し、検討と提言を行う。計画投資省が主管し、関係省庁が協力。最終期限 2024 年。

b) 労働

ベトナムが参加する国際労働基準に従った労働者の権利、雇用における被雇用者の福祉に関する法規制の見直し、修正、追加と公布。労働・疾病兵・社会問題省が主管し、関連省庁が協力、成果は見直し報告書と提言、最終期限 2025 年。

デジタル化に関連しプラットフォームを提供する企業の被雇用者の保護、訓練政策の研究と作成、労働・疾病兵・社会問題省が主管し関連省庁が協力、成果は見直し報告書と提言、最終期限 2025 年。

労働組合についての法律の研究、修正、追加と公布、主管はベトナム労働総同盟、成果は労働組合法および関連法規、最終期限 2027 年。

インターネット上のジェンダーに関連した暴力の予防と対策、主管は労働省、情報通信省などが協力、成果は見直し・調査報告書と提言、最終期限は 2025 年。

c) 脆弱なグループの権利保護

ジェンダー平等、ビジネス活動における脆弱なグループの差別禁止と権利保護に関する法的文書の研究、見直し、修正提案、補足と公布、ジェンダー平等に関する法律

2006年、障害者に関する法律 2010年、児童法 2016年を含む国際基準への遵守と可能性を確保する、労働省が主管し、関連省庁が協力、成果は研究報告と提言、最終期限 2025年。

d) 環境保護と消費者保護

RBP 推進のために天然資源と環境についての法律文書を研究、見直し、修正、追加、公布、労働省が主管し最高裁などが協力、成果は研究報告と提言、最終期限 2025年。

RBP 促進のため（改正）消費者保護法の見直し、研究と策定。主管は産業貿易省で関連省庁が協力、成果は消費者保護法のガイダンス文書、最終期限は 2024年。

個人情報保護法の研究と策定、主管は公共安全省で関連省庁が協力、成果は個人データ保護法草案提案、最終期限は 2026年。

e) その他の分野

民事訴訟手続法 2015 の研究、見直し、改正と追加提案、主管は最高裁で法務省などが協力、成果は民事訴訟手続法 2015 の見直しと提言、最終期限は 2027年。

投資、労働、環境保護、脆弱なグループの保護、消費者保護の分野での行政分野での権利侵害についての法律の検討と見直し、主管は法務省で関連省庁が協力、成果は行政面（投資、労働、環境保護、脆弱なグループの保護、消費者保護）での権利侵害を取り扱う法律の研究と見直し報告、最終期限 2027年。

調停と代替的な紛争解決に関する商事仲裁法と関連法規の検討、見直しと改正提案、主管はベトナム法律実務家協会に関連省庁が協力、改正商事仲裁法の調査報告と草案の提言、最終期限は 2025年。

③ 法と政策実施の効率改善

政策実施の効率改善に向けてよりデータベース作成、苦情受付の方法など具体的な方策が提示されている。担当官庁、成果と実施期限が明示されている。

a) 投資

RBP を推進するための法に従い地方の状況と優先度に合致した投資スクリーニングキットの開発と普及、利用の促進、主管はベトナム商工会議所で計画投資省などが協力、成果は投資スクリーニングツール、最終期限は 2027年。

b) 労働

労働分野での人々とビジネス界からの苦情をモニターし、受付け、政府の管轄機関

に統合するメカニズムを完成させ、労働分野の RBP データ収集を推進しデータベースを作成する、主管は労働省で関連省庁が協力、成果は労働分野の RBP のホットライン、メールボックス、対話とデータベース、最終期限は 2027 年。

c) 脆弱なグループの保護

脆弱なグループのためのデータ収集を推進しデータベース作成を行い、人々とビジネス界からの苦情を受け付け、政府管理機関に統合するメカニズムの完成、主管は労働省で関連省庁が協力、成果はホットライン、メールボックス、対話、データベース、最終期限は 2027 年。

d) 環境保護と消費者保護

循環型経済に関連して環境保護の分野でデータ収集を推進しデータベース作成を行い、人々とビジネス界からの苦情を受け付け、政府管理機関に統合するメカニズムの完成、主管は天然資源環境省、成果は環境保護分野の RBP ホットライン、メールボックス、対話、データベース、最終期限は 2027 年。

消費者保護の分野でデータ収集を推進しデータベース作成を行い、人々とビジネス界からの苦情を受け付け、政府管理機関に統合するメカニズムの完成、主管は産業貿易省で関係省庁が協力、成果は消費者保護分野の RBP ホットライン、メールボックス、対話、データベース、最終期限は 2027 年。

多くの財、サービス産業での消費者の利益保護を強化するために消費者のための RBP を促進するプログラム、プロジェクト、活動を作成し実施する。主管は産業貿易省で関係省庁が協力する、成果はプログラム実施報告書、最終期限は 2025 年。

e) その他の分野

企業の RBP の実施を指導、内部的な救済予防規則の作成奨励（苦情処理の手続きと原則、内部ガバナンスに関する規則とルール、RBP 促進のための行動規範の形でのビジネス行動と倫理）、主管はベトナム商工会議所とベトナム中小企業連合、産業別団体、成果は行動規範、倫理規範、RBP に関するツールとガイドライン、最終期限は 2026 年。

RBP についてのビジネスへの法的支援、主管は法務省で関係省庁が協力、成果は法的支援成果報告、最終期限は 2027 年。RBP 推進についての関連政府機関、ビジネス団体、社会政治団体との対話、主管は法務省、成果は報告書と提言、最終期限 2027 年。

④ RBPに関する国際プログラム、フォーラムと会議の結果についての情報共有

主導官庁は外務省、産業貿易省などで多くの省庁が協力、成果は事業と行動計画の実施結果による、最終期限は2027年。

⑤ NAPの実施の予備的見直し、最終見直しと評価

実施機関は法務省で計画投資省、労働省、天然資源環境省、産業貿易省などが協力、成果はNAP実施結果の評価報告、予備的見直しについては2025年、最終見直しは2027年が最終期限となっている。

その他として、①RBP推進を目的とした民事訴訟手続法2015と関連法制の検討、改正と追加の提案、主導官庁は最高裁で法務省などが協力、成果は民事訴訟手続法の調査と見直しと提言、最終期限2027年。②RBP推進を目的とする投資、労働、消費者保護、脆弱なグループと消費者保護の分野の行政面での侵害を取り扱う法の研究と見直し、主導官庁は法務省で関係省庁が協力、成果は行政面での人権侵害についての研究見直し報告、最終期限は2027年。③商事仲裁法および調停と代替的な紛争解決についての法制の見直しと改正の提言、主導機関はベトナム弁護士協会、成果は商事仲裁法についての調査報告と法案草案の提言、最終期限2025年。

(3) 実施

実施では、NAP実施に関係する省庁、人民委員会、企業、企業団体などの責任や業務を規定している

- a) 法務省：NAPの実施において主要な責任を持ち、関係省庁、地方事務所、組織との調査を行う。NAP実施の見直しと首相への報告。
- b) 関係省庁と地方の人民委員会：NAPの業務実施の責任を持ち、NAPの詳細実施計画を作成し統合とモニタリングのため司法省に提出。NAP実施の関連部署を指導、指示、検査する、NAPの予備的および最終見直し報告を作成し司法省に送付。
- c) 企業：RBPを尊重し適切かつ十分に実施、RBPの内部行動規範の実施、
- d) 企業団体の代表：NAP実施の詳細計画を草案作成、司法省へ送付、NAP実施を奨励し指示、検査し報告を司法省に提出。ベトナム祖国戦線（Fatherland Front）とその

参加団体に RBP 推進のために政策と法の形成と実施プロセスにおける監督と批判に参加するように要請する。

資金については国家予算から支出することや海外資金、組織および個人の資金を動員することを確認している。

- a) NAP 実施のための資金は国家予算により保証され、関係省庁の年間予算見積もりに含まれる。関係省庁は NAP 実施のコスト見積もりを作成し、NAP の全体見積もりに統合する責任がある。資金はその他の合法的資源から動員される。
- b) 法務省は関連法に従い NAP 実施の見積もり作成に責任を持ち、関連省庁、地方人民委員会はプログラムの実施のための資金配分に責任をもつ。
- c) 担当部局と組織は NAP 実施のために国内および海外機関、組織、個人からの金融支援を動員できる。動員した資金は法に従い無駄を省き効率的に使用する。

第 4 節 ASEAN の人権状況と人権問題への取り組み

1. ASEAN におけるビジネスに関わる人権の状況

(1) 国際指標からみた人権の状況

第 1 節でみたようにビジネスに関わる人権は、労働に関する基本的な権利（表 1）だけでなく、国際的に認められている極めて広範な人権（表 2）であり、これらすべてを保護の対象としなければならないとされている。

ASEAN 各国における人権の状況について、人権指数（Human Rights Index）によってみると、シンガポール、マレーシア、インドネシアは比較的人権が保護されている状況だが、カンボジア、ラオス、ミャンマーでは極めて低い評価になっている（表 3）（注 32）。

表 3 ASEAN9 各国の人権指数による評価(2023 年)

マレーシア 0.75	ベトナム 0.37
シンガポール 0.72	カンボジア 0.29
インドネシア 0.73	ラオス 0.15
フィリピン 0.56	ミャンマー 0.11
タイ 0.44	

(注) 人権が保護されている状況を 0-1 で評価。0 に近いほど人権が保護されていないことを示している。

(出所) Our World in Data

ガバナンスのレベルと経済発展レベルは概ね正の相関関係にあり、ラギー（2014）によると、ビジネスに関わる人権の侵害は、ガバナンスの低い国で多く起きている。世界銀行の世界ガバナンス指数(2022)による ASEAN9 各国のガバナンス状況は表のとおりである（表 4）。

国民の発言力と説明責任については、インドネシアの評価が高く、CLMV とくにラオスとミャンマーの評価が低い。政治的安定と暴力・テロリズムの状況については、シンガポールの評価が 97.17 と極めて高く、次にラオスの評価が高い。政府の有効性では、シンガポールが 100.0 と最高の評価になっており、マレーシアが高い評価になっている。ベトナムはタイやフィリピンの上位にきている。規制の質でもシンガポールが 100.0 の評価であり、マレーシアが第 2 位である。法の支配では、シンガポールが最上位であり、マレーシアが第 2 位である。フィリピンの評価が 33.4 と低い。

法の支配については、World Justice Project の法の支配指数 (Rule of Law Index 2023) によると、ASEAN では、シンガポールが最も評価が高く、世界で 17 位、マレーシアが 55 位、インドネシアが 66 位、タイが 82 位、フィリピンが 100 位、ミャンマーが 135 位、カンボジアが 141 位となっている。汚職の抑制では、シンガポールが第 1 位、マレーシアが第 2 位であり、タイ、フィリピンが相対的に低い。全体をみると、国民の発言力と説明責任を除き、シンガポールが先進国なみの高い評価を得ており、マレーシアの評価も相対的に高い。CLM は全体として評価が低く、とくにミャンマーのガバナンスの状況は極めて低い評価である。

表 4 ASEAN9 各国のガバナンスの状況

国民の発言力と説明責任	タイ 31.40
インドネシア 52.66	ベトナム 13.53
マレーシア 47.34	カンボジア 13.04
シンガポール 44.44	ラオス 4.83
フィリピン 43.96	ミャンマー 1.93
政治的安定と暴力・テロリズムの不在	カンボジア 44.87
シンガポール 97.17	タイ 31.60
ラオス 74.06	インドネシア 29.25

マレーシア 51.89 ベトナム 45.75	フィリピン 20.28 ミャンマー 2.83
政府の有効性 シンガポール 100.0 マレーシア 79.25 インドネシア 66.04 ベトナム 59.43	フィリピン 56.13 タイ 45.02 カンボジア 36.79 ラオス 30.19 ミャンマー 5.66
規制の質 シンガポール 100.0 マレーシア 72.64 インドネシア 59.43 タイ 58.49	フィリピン 53.77 ベトナム 36.32 カンボジア 25.00 ラオス 16.04 ミャンマー 9.91
法の支配 シンガポール 99.06 マレーシア 68.40 タイ 54.72 ベトナム 47.64	インドネシア 45.28 フィリピン 33.40 ラオス 23.58 カンボジア 21.23 ミャンマー 5.66
汚職の抑制 シンガポール 98.58 マレーシア 62.26 ベトナム 45.75 インドネシア 37.74	タイ 35.85 フィリピン 33.49 ラオス 19.81 ミャンマー 12.74 カンボジア 9.91

(注) 0-100 で評価、100 に近いほど高い評価となる。

(出所) World Bank, World Governance Index 2022.

(2) 強制労働、児童労働への指摘

ビジネスと人権の分野でとくに問題になっているのは、強制労働や児童労働である。多国製企業が開発途上国に進出し、鉱業や農業、製造業などで事業を展開する中で強制労働や児童労働が行われていると報告されている。米国労働省の「児童労働・強制労働で生産された製品リスト」によると、世界で 2,260 万人が強制労働に従事させられており、男性

が 57%、女性が 43%となっている（注 33）。強制労働の特徴は、①強制や威圧による雇入れ、②身分証明やパスポートなどトラベルドキュメントの没収、③強制的な残業、④身体的あるいは言動による暴力、⑤移動や通信の自由の制限、⑥法制に従った退職の自由の制限、である。児童労働は、15 歳未満（開発途上国は 14 歳未満）の義務教育を受けるべき年齢の児童が教育を受けずに働いていることと 18 才未満の児童による危険有害労働を指す。

強制労働により生産された品目リストによると、ASEAN 各国においても児童労働あるいは強制労働で生産された品目が報告されている（表 5）。報告されている国は、カンボジア、ミャンマー、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナムである。カンボジア、ミャンマーなど所得レベルが低く、ガバナンスも十分に発展していない国だけでなく、マレーシアなど ASEAN では高所得の国のエレクトロニクスなど近代的な産業でも強制労働が行われていることは注目すべきである。マレーシアの外国人労働者（migrant worker）は強制労働と児童労働を含むひどい労働搾取に対し脆弱であり、労働組合や権利を主張しニーズを主張することを可能にする団体へのアクセスに欠けているといわれる。タイでは、地場大手食品会社が輸出するエビについて英国紙が外国人労働者に漁船で過酷な労働をさせており奴隷労働の疑いがあると報道し欧米で一斉に取引を見合わせた事例が 2014 年に起きている（注 34）。

表 5 強制労働、児童労働で生産された製品

国名	児童労働	強制労働	児童労働と強制労働
カンボジア	アルコール飲料、牛、魚、マニオク・キャサバ、肉、ゴム、塩、エビ、サトウキビ、繊維、木材、たばこ		レンガ
ミャンマー	衣類	パームサッチ（屋根ふき材料）、ゴマ、エビ、ヒマワリ	竹、豆、レンガ、ヒスイ、米、ゴム、ルビー、サトウキビ、チーク

インドネシア	履物 (サンダル) 金、 ゴム、錫、タバコ		ゴム、錫、タバコ、魚、 パーム油
マレーシア		エレクトロニクス、 衣類、ゴム手袋	パームオイル
フィリピン	バナナ、ココナッ ツ、トウモロコシ、 ファッション・アク セサリー、魚、金、 豚、ポルノ、花火、 米、ゴム、サトウキ ビ、タバコ		
タイ	ポルノ、サトウキビ		衣類、エビ
ベトナム	レンガ、カシューナ ッツ、コーヒー、魚、 履物、家具、皮、コ ショウ、米、ゴム、 サトウキビ、茶、織 物、木材、タバコ		衣類

(出所) Office of Child Labor, Forced Labor, and Human Trafficking Bureau of International Labor Affairs, United States Department of Labor, 2022 List of Goods Produced by Child Labor or Forced Labor.

米国では、1930 年関税法 307 条により強制労働で全部または一部が採掘または製造された製品の輸入が禁止されており、米国税関・国境警備局が違反商品保留命令 (WRO: Withhold Release Orders) により輸入を差し止め出来る (注 35)。WRO には、マレーシア企業が 2 件 (使い捨て手袋とパーム油) 含まれている (注 36)。また、2022 年 6 月に施行されたウイグル強制労働防止法 (UFPLA) は中国以外で生産された製品であっても原材料や加工工程に新疆ウイグル地区が関与している場合は輸入差し止めの対象になる場合があり、ベトナムからの輸入貨物 1,447 件が執行対象となり 330 件が輸入を認められなかった (注 37)。アパレル分野でのカンボジアからの輸入貨物 22 件が同法執行対象となっ

ている（注 38）。

EU は 2020 年 8 月 12 日に EU の GSP の中で武器以外の品目（関税率表の 99%に相当）が無税となる EBA（Everything But Arms）の対象国であるカンボジアに対して、野党の政治的権利や政党や NGO に対する法令の改正など人権状況を改善する措置を取る機会があったにも関わらず対応を怠ったとして一部の GSP の適用（衣類と履物の一部、旅行用品、砂糖）を停止した（注 39）。欧州議会はカンボジアの人権侵害を非難する決議を 2021 年、2022 年と繰り返し行っているが、カンボジア国会は欧州議会の決議は一方的で主権国家を完全に無視したもので不当であるとしている（注 40）。

2. ASEAN の人権への取組み

(1) ASEAN 政府間人権委員会の設立

ASEAN 各国は、1993 年にウィーン宣言を採択した国連世界人権会議に参加し、ASEAN 人権メカニズム作業部会が活動を開始し、2000 年 7 月には ASEAN 人権委員会設立条約案を高級事務レベル会合に提出するなど人権の保護に取り組んでいた（注 41）。そうした努力と活動があり、2007 年の ASEAN 憲章の前文と第 2 条で、「人権、基本的自由、社会的正義の促進と保護への尊重」を表明しており、14 条で「人権と基本的自由の推進と尊重のために人権機構を設立する」と述べている。一方、人権尊重に反した行為に対する対応についての規定はない。2003 年の第 2ASEAN 協和宣言では、ASEAN の規範として人権の尊重が明記された。2008 年には ASEAN 人権機構に関するハイレベルパネルが設置され、ASEAN 政府間人権委員会（ASEAN Intergovernmental Commission on Human Rights: AICHR）の権限など委任事項（TOR）についての草案を作成、2009 年の外相会議で採択された。

2009 年には、AICHR が設立され、2010 年に女性と子供の権利に関する ASEAN 委員会が設立された。AICHR は、各国政府が委員（任期 3 年）を任命する諮問機関であり、2010 年に 5 か年行動計画を開始、2012 年 1 月には ASEAN 人権宣言（AHRD）草案が AICHR に提出され協議を経て AHRD は 2012 年 11 月の第 21 回首脳会議で採択された（注 42）。AHRD は、世界人権宣言をはじめ国際的な人権規約を踏まえて、一般原則、市民的および政治的権利、発展の権利、経済的社会的および文化的権利、平和の権利、人権の促進および保護における協力という 6 部で構成されている。AICHR の現行の 5 か年計画（2021–25 年）では、人権に関する ASEAN 法制の完全実施、人権を推進し保護する

ための協力戦略、ASEAN 各国と部門別機関への政策協力、ステークホルダーとパートナーへの関与、能力醸成と一般的な認知度の向上、その他の 5 分野で行動計画を実施している。

(2) ASEAN 共同体での取組み

ASEAN は 2015 年を目標とする ASEAN 共同体 (AC) に向けて AC ブループリントを 2007 年から実施してきた。人権については、ASEAN 政治安全保障共同体 (APSC) の 2. 特徴と要素の中で人権の促進と保護の尊重を民主主義、法の支配、良いガバナンスとともに原則として掲げているとともに ASEAN 憲章が ASEAN 人権機構の設置を規定していると述べている。人権の促進と保護は、APSC の柱の一つである A. 価値と規範を共有するルールに基づく共同体の中の A.1.5. 「人権の促進と保護」で、①人権機構の設置と協力、②ASEAN の関連団体との協力、③人権についての認識の深化と教育などの行動計画が説明されている。行動計画では、A. 人間の開発に A3. ディーセントワークの推進、C. 社会正義と権利で C1. 女性、子供、高齢者、障害者の権利と福祉の推進と保護、C2. 移住労働者の権利の保護と促進、C3. CSR の推進、が提示されている。

ASEAN 社会文化共同体 (ASCC) ブループリントでは、II 特徴と要素で、基本的自由の尊重、ジェンダー平等、人権の尊重と保護、社会正義の推進が ASCC の特徴として説明されている。

2025 年を目標年次とする ASEAN 共同体 2025 のブループリントでは、政治安全保障共同体で「人々が人権と基本的自由を享受し、民主主義、良いガバナンス、法の支配の原則に従った公正、民主的、協調的でジェンダーセンシティブな環境で繁栄することを確保する包摂的で環境の変化に対応する共同体を実現する」と述べている。ASEAN 政治安全保障共同体 2025 ブループリントでは、A. 規則に基づき、人々を指向し人々が中心となる共同体の A2.5. 「人々が尊厳を持ち、平和、協調、繁栄のうちに生きることを確保するために人権、基本的自由、社会正義を推進、保護」で人権の促進と保護のための行動計画が AICHR と AHRD を中心に概略的に提示されている。ASEAN 社会文化共同体 2025 ブループリントでは、柱の一つ B. 包摂の B3. が人権の促進と保護となっており、概説的な形で行動計画が提示されている。

(3) ILO 中核的労働基準条約の批准

ASEAN 各国の ILO の中核的労働基準 8 条約の批准状況は表 6 のとおりである。8 条約とは、結社の自由および団体交渉権の効果的承認については、結社の自由および団体権の保護に関する条約 (87 号)、団結権及び団体交渉権についての原則の適用に関する条約 (98 号) の 2 条約、強制労働の廃止については、強制労働に関する条約 (29 号)、強制労働の廃止に関する条約 (105 号) の 2 条約、児童労働の撤廃の撤廃については、就業が認められるための最低年齢に関する条約 (138 号)、最悪の事態の児童労働の禁止及び撤廃のための即時の行動に関する条約 (182 号) の 2 条約、雇用および職業における差別の排除については、同一価値の労働についての男女労働者に対する同一報酬に関する条約 (111 号)、雇用及び職業の差別待遇に関する条約 (100 号) の 2 条約である。

表 6 ASEAN 各国の ILO の中核的労働基準 8 条約の批准状況

	結社の自由、団体交渉権		強制労働の廃止		差別の排除		児童労働の撤廃	
	C87	C98	C29	C105	C100	C111	C138	C182
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		○	○	○	○	○	○	○

(出所) Asia Centre, Business and Human Rights in Southeast Asia, Developing National Action Plan, 2021.

(4) FTA による取組み

ILO の中核的労働基準は、近年締結された FTA によっても採用と実施が進められている。2018 年 12 月に発効した「環太平洋パートナーシップに関する包括的および先進的な協定 (CPTPP)」の労働章 (19 章) では、労働における基本的原則及び権利に関する ILO 宣言を自国の法律に採用・維持することが規定されている (注 43)。CPTPP には、ASEAN

からはブルネイ、シンガポール、マレーシア、ベトナムが参加している。また、2020年8月に発効したEUとベトナムのFTAの「貿易と持続的開発章」(13章)では、労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言の約束の再確認、批准していなければ継続的に努力を行うことなどが規定されている(注44)。

第5節 日本企業の対応

ジェトロの2023年度海外進出日系企業実態調査アジア・オセアニア編によると、サプライチェーンにおける人権の問題を重要な経営課題として認識している割合は大企業が84.8%、中小企業が73.1%である(注45)。2021年度は大企業59.6%、中小企業45.0%、2022年度は大企業65.0%、中小企業46.4%であり、人権を重要な経営課題として認識する企業の割合は急速に増加している。地域別にみると、ASEANは79.2%、オセアニア83.4%、南西アジア80.0%となっている。国別にみると、ラオスが96.4%で極めて高く、ミャンマー89.6%、マレーシア85.7%となっている。人権デューディリジェンスを実施している企業の割合は、ASEANでは22.3%とオセアニア(51.3%)、南西アジア(29.1%)より低くなっている。

ASEANでは、「実施していないが実施に向けて準備中」が7.8%、「実施を検討するため情報収集を行っている」が31.5%、「実施しておらず情報収集も行っていない」が38.4%である。企業規模別にみると、大企業は実施中が29.5%、実施に向けて準備中が9.6%、中小企業は実施中が13.6%、実施に向けて準備中が5.7%と低くなっている。国別にみると、実施中という回答が多いのは、カンボジア(29.7%)、マレーシア(29.1%)、フィリピン(27.0%)などであり、少ない国はタイ(18.8%)、ベトナム(18.9%)、インドネシア(19.7%)などである。NAPをいち早く策定したタイが最も低く、その後NAPを策定したインドネシア、ベトナムも低くなっている。

人権デューディリジェンスを行う理由は、自社ビジョンや世界的な関心の高まり、親会社・本社からの指導、現地の人材派遣で習慣・ルール・マナーなどにおけるトラブル回避、顧客に適切な範囲で自社サービスを利用してもらうため、などである。実施しない理由は、業務や製品の性質上サプライチェーンにおける人権デューディリジェンスを行うことが難しい、本社の方針はまだ定まっていない、社内で体制(人材、予算)が整っていない、人権デューディリジェンスに対する知識不足、などである。人権の重要性の認識は高まっ

てきているが、デューディリジェンスの実施は遅れていることが示されている。

アジア・オセアニア全体での回答になるが、人権デューディリジェンスの実施範囲（複数回答）は自社・グループ会社従業員が 91.9%、直接的な取引先（Tier1 サプライヤー）が 48.6%、間接的な取引先（Tier2 サプライヤー）が 17.9%などとなっている。

ASEAN から商品を調達している日本企業も ASEAN の取引先工場での人権デューディリジェンスを行っている。日経新聞によると、紳士服大手の青山商事はインドネシアの中部ジャワの縫製工場で調査を始める（注 46）。同社はインドネシアのほかにベトナム、ミャンマー、中国に一次取引先があり、今後年 1-2 か所の人権デューディリジェンス調査を行うとしている。

おわりに

ASEAN のビジネスと人権への取組みは EU に比べ大幅に遅れているものの国家行動計画（NAP）は、タイ、インドネシア、ベトナムで策定されており、マレーシアも策定に向けて動きつつある。今後は NAP 策定をさらに進めていくことが必要である。ASEAN の日系企業の取組みから判断すると、企業はサプライチェーンにおける人権の保護を重要な経営上の課題と認識しており、デューディリジェンスの実施は増加しつつあるがまだ実施率は低い。人材や予算などの問題が指摘されており、デューディリジェンスの実施に向けての公的なサポートが必要である。

企業の自主的な人権デューディリジェンスへの取組みを奨励してきた EU では、自主的な取組みだけでは期待したほど進まなかったため、法制化が進められた（注 47）。たとえば、ドイツでは 2019 年の NAP モニタリング調査結果によると人権デューディリジェンスの基準を満たした企業は 17-19%だった。2020 年の調査でも同様な結果であり、2021 年に「サプライチェーン・デューディリジェンス法」を策定し、2023 年から施行されている（注 48）。また、デューディリジェンス法の内容が各国により異なっており、企業への負担となっているため、2022 年 2 月に EU 加盟国の法の調和を目指した EU 企業持続可能性デューディリジェンス指令が提案され、2024 年 5 月に EU 理事会の承認を得て成立した（注 49）。

NAP の策定および実施を踏まえ、人権デューディリジェンスの着実な実施に向けて企業の自主的な取組み状況を見ながら、必要に応じて人権デューディリジェンス法を策定し、

ASEAN 参加国間で内容を調和させることが近い将来の課題になると考えられる。

注

1. ラギー (2014) 13 頁。
2. 同上、43 頁～55 頁。
3. ビジネスと人権センターへの 2005 年 2 月から 2007 年 12 月までの告発 320 件の分析による。同上、61 頁～68 頁。
4. ラギー (2014) 68 頁～69 頁。紛争地域での深刻な人権侵害の例としてチキータ・ブランド社が広範な虐殺を行っていたコロンビアの右翼民兵組織と左翼ゲリラ集団に資金提供を行っていたことがあげられている。右翼民兵組織と左翼ゲリラ集団は米国により国際テロ集団に指定されていた。ラギー前掲書 70 頁～71 頁。
5. Vienna Declaration and Program of Action.
6. ラギー (2014) 82 頁～83 頁。
7. 同上、86 頁～87 頁。
8. 同上、88 頁～89 頁。
9. 同上、88 頁。
10. 小林 (2024) 14 頁。
11. 同上、89 頁。
12. 同上、16 頁。
13. 同上、104 頁。
14. 同上、113 頁。
15. 同上、116 頁～123 頁。
16. 同上、121 頁。
17. 同上、124 頁。
18. 同上、125 頁。
19. 同上、127 頁。
20. 国際連合広報センター「ビジネスと人権に関する国連指導原則」、英文は、United Nations Human Right office of the High Commissioner, Guiding Principles on Business and Human Rights Implementing the United Nations “Protect, Respect and Remedy” Framework.
21. Asia Centre, Business and Human Rights in Southeast Asia, Developing National Action Plan, 2021, pp5-7.
22. UN Working Group on Business and Human Rights (2016)、Guidance on National Action Plans on Business and Human Rights.
23. OICHAR National Action Plan
24. 山田 (2021) は、タイの NAP 作成プロセスとその内容を詳細に論じている。
25. 山田 (2021) 11 頁。

26. 同上 (2021)、18 頁。
27. The Danish Institute for Human Rights、Thailand Second NAP、2024 年 8 月 11 日アクセス。
28. Mohammad Fahmi Haikal, SH., MAP Indonesia National Human Rights Action Plan: A Commitment to Uphold Human Rights, Legal Disseminator of Bureau of Law and Human Rights, Regional Secretariat, Provincial Government of West Java および Asia Centre, Business and Human Rights in Southeast Asia, Developing National Action Plan, 2021、pp34-36.
29. Asia Centre, Business and Human Rights in Southeast Asia, Developing National Action Plan, 2021、pp36-38.
30. Asia Centre, Business and Human Rights in Southeast Asia, Developing National Action Plan, 2021, pp38-40.
31. Prime Minister of Socialist Republic of Vietnam, Decision on Issuing the National Action Plan for Law and Policy Improvement to Promote Responsible Business Practices in Vietnam for the Period of 2023-2027.
32. 政府による拷問、政治的な殺戮、強制労働からの自由と保護、所有権と移動の自由、信教・表現、結社の自由を享受している程度を専門家が評価している。なお、米国国務省が世界各国の人権状況を毎年報告しており、ASEAN 加盟国も対象となっている。この報告はビジネス関連以外を含む詳細かつ極めて長大なもので本稿では引用は行わない。
33. Office of Child Labor, Forced Labor, and Human Trafficking Bureau of International Labor Affairs United States Department of Labor、2022 List of Goods Produced by Child Labor of Forced Labor. p3.
34. 北見 (2024) 229 頁。
35. 小林・田中編 (2024) 52-53 頁。
36. The US Customs and Border Protection, Withhold Release Orders and Finding List. 2024 年 8 月 19 日確認。
37. 小林・田中 (2024) 53 頁。
38. 同上。
39. 同上、48 頁。
40. 同上、50 頁。
41. 首藤 (2011) 129-130 頁。
42. 首藤 (2015) 「131-135 頁。
43. 小林・田中前掲書、56 頁。
44. 同上、51 頁。
45. 2023 年 8 月 21 日～9 月 20 日に実施。ASEAN (ブルネイを除く 9 か国) では調査対象企業が 9,574 社、調査企業数 (有効回答) 3,122 社、有効回答率は 32.6%だった。ASEAN 以外では北東アジア (調査企業数 1,236 社) 南西アジア (同) 462 社、オセアニア 162 社で全体では調査企業数は 4,982 社である。
46. 日本経済新聞 2023 年 12 月 8 日付け「供給網の人権侵害リスク 国内アパレル対応急ぐ」。
47. 田中 (2024) 40-43 頁。
48. 同 41-42 頁。
49. 同 46-47 頁。

参考文献

- 北見創（2024）「ASEAN」、若松勇・箱崎大・藪恭兵編『グローバルサプライチェーン再考』文眞堂。
国際連合広報センター「ビジネスと人権に関する国連指導原則」。
- 小林有紀（2024）「責任ある企業行動・ビジネスと人権に関する国際的な枠組み」、ILO 駐日事務所（小林有紀）、ジェトロ調査部（田中晋）編『責任ある企業行動と人権デューデリジェンス バングラデシュ、カンボジア、ベトナムで活動する日本企業のベストプラクティス、貿易、投資と労働、今後に向けて』ILO 東京事務所、ジェトロ。
- ジェトロ、「2023 年度海外進出日系企業実態調査アジア・オセアニア編」。
- 首藤もと子（2011）「ASEAN 社会文化共同体に向けてー現況と課題ー」、山影進編『新しい ASEAN』アジア経済研究所。
- 首藤もと子（2015）「ASEAN 政府間人権委員会」、黒柳米司、金子芳樹、吉野文雄編『ASEAN を知るための 12 章』明石書店
- ジョン・ジェラルド・ラギー（2014）、東澤靖訳『正しいビジネス』岩波書店。
- 田中晋（2024）「ビジネスと人権」、若松勇・箱崎大・藪恭兵編『グローバルサプライチェーン再考』文眞堂。
- 日本経済新聞 2023 年 12 月 8 日付け。
- 山田美和（2021）「「ビジネスと人権に関する国連指導原則」に基づくタイの国家行動計画の策定ーなぜタイはアジア最初の NAP 策定国となったのか」、『アジア経済』LXII-2. 2021 年 6 月。
- 若松勇・箱崎大・藪恭兵編『グローバルサプライチェーン再考』文眞堂。
- Asia Centre, Business and Human Rights in Southeast Asia, Developing National Action Plan, 2021.
- Mohammad Fahmi Haikal, SH., MAP, Indonesia National Human Rights Action Plan: A Commitment to Uphold Human Rights, Legal Disseminator of Bureau of Law and Human Rights, Regional Secretariat, Provincial Government of West Java
- OICHR National Action Plan
- The Danish Institute for Human Rights、Thailand Second NAP
- Office of Child Labor, Forced Labor, and Human Trafficking Bureau of International Labor Affairs, United States Department of Labor、2022 List of Goods Produced by Child Labor or Forced Labor.
- Our World in Data.
- Prime Minister of Socialist Republic of Vietnam, Decision on Issuing the National Action Plan for Law and Policy Improvement to Promote Responsible Business Practices in Vietnam for the Period of 2023-2027.
- The US Customs and Border Protection, Withhold Release Orders and Finding List.
- UN Working Group on Business and Human Rights（2016）、Guidance on National Action Plans on Business and Human Rights.
- World Bank, World Governance Index 2022.

第6章 中国の廃プラスチック・古紙の輸入禁止による ASEAN への影響

(一財) 国際貿易投資研究所 主任研究員

吉岡 武臣

はじめに

中国は 1990 年代後半の経済発展に伴う国内の原料不足を補うため、プラスチックや古紙、非鉄金属などの廃棄物を海外から大量に輸入した。これらの廃棄物は中国国内で選別・再生処理を行い、資源として利用されてきた。しかし、輸入廃棄物が増加するにつれて廃棄物へのゴミの混入や不適切な処理による環境汚染が深刻化し、中国国内で大きな問題となった。

中国は廃棄物の輸入規制の強化を度々実施してきたが、2017 年末には廃プラスチック、2020 年末には古紙の輸入禁止に至った。その結果、これまで中国に輸出されていた廃棄物が近隣のタイなどの ASEAN 諸国に流入するようになった。また、中国は再生資源の不足を国内での原料生産の拡大や輸入によって補い、中国からのプラスチックおよび紙・紙製品の輸出は増加傾向にある。

本調査では中国が廃棄物（廃プラスチック・古紙）の輸入を禁止した経緯と輸入禁止後の中国と ASEAN におけるプラスチックおよび紙・紙製品の貿易の変化について分析を実施した。

第1節 中国における廃棄物の輸入規制

1. 中国の廃棄物輸入規制

中国における廃棄物の輸入規制について、人体や環境に悪影響を及ぼす有害な廃棄物に関しては、国際条約の「バーゼル条約」に 1992 年の条約発効時から中国は参加している。バーゼル条約の主な目的は、有害廃棄物の越境移動を規制し、その適正な処理を確保することである。有害廃棄物の輸出には、輸入国の書面による同意が必要であるほか、非締約

国との有害廃棄物の輸出入を原則禁止した。

中国の国内法では 1996 年に施行した「固体廃棄物環境汚染防止法（固体法）」で廃棄物の管理について規定している。固体法は改正法が 2005 年、2020 年に施行されており、2020 年の改正では固体廃棄物による環境汚染の予防と抑制の明確化や違法行為に対する罰則が強化された。同じく 1996 年には「輸入廃棄物の環境保護管理に関する暫定規定」が施行された。この暫定規定では、①加工能力がある企業のみ輸入を可能とする、②環境保全と汚染防止、の 2 つの原則を示した。この観点から廃棄物の輸入業者に対する「輸入許可証制度」や「船積み前検査制度」が実施されることとなった（注 1）。

その後も中国政府は次々と輸入廃棄物に関する規制の強化や禁輸措置を実施してきた。2004 年 5 月には日本から青島に持ち込まれた廃プラスチックが環境基準不適合物とされ、2005 年 9 月まで日本を原産地とする廃プラスチックが輸入停止となった「青島事件」が発生した。中国政府は環境問題を最も重要な政策課題と位置付け、2013 年には中国の税関で輸入廃棄物原料の監督管理の強化や、海外からのごみの密輸の取り締まりを行う「グリーンフェンス政策」を実施した。さらに 2016 年から 3 年連続で実施された「ナショナルソード政策」では 2017 年に特に海外からのごみの取り締まりが行われた（注 2）。2017 年 7 月には国務院が環境へのリスクが大きく人体に悪影響を及ぼす廃棄物の輸入を 2017 年末までに禁止し、2019 年末までに国内で代替が可能な固形廃棄物の輸入を段階的に停止することを発表した。中国政府は「輸入廃棄物管理目録」を改定、2017 年末には生活由来の廃プラスチックやミックス古紙（段ボールや新聞、雑誌以外の紙、未選別の古紙も含む）などの輸入を禁止、2018 年末には金属製廃棄物（五金：金・銀・銅・錫・鉄）などの輸入禁止が行われた。ミックス古紙を除く古紙についても輸入の許可枠が徐々に縮小、2020 年 11 月の「固体廃棄物の輸入を全面的に禁止する関連事項に関する公告」により 2021 年 1 月以降、廃棄物の輸入は全面的に禁止された。

2. 中国の廃プラスチック輸入の推移

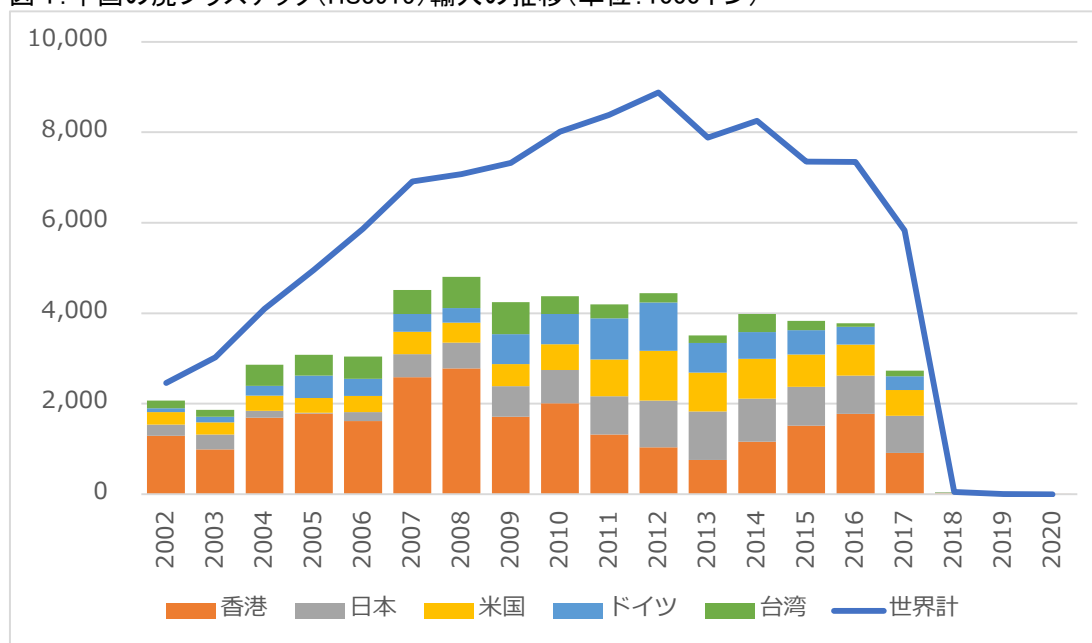
中国の輸入統計によると、中国の廃プラスチックの輸入量は 2002 年以降増加が続き、2012 年には約 890 万トンに達した（図 1）。その後、中国の廃プラスチック輸入は徐々に減少、輸入が禁止された 2018 年以降はほぼゼロとなっている。

廃プラスチックの輸入相手国は主に香港のほか日本や米国、ドイツなどの欧米諸国、さらに台湾やタイ、フィリピンといったアジア諸国も含まれる。香港からの輸入は 2008 年

時点で全体の約4割を占めていた。香港からの輸入は増減を繰り返しながら、中国で廃プラスチック輸入が禁止される2017年まで一定の割合を占めた。

日本からの輸入に関しては、前述の「青島事件」により2004年から2005年にかけて減少した。この事件を契機に日本から香港への廃プラスチック輸出が大幅に増加した。しかし、2000年代後半には再び中国は日本からの廃プラスチックの輸入を拡大し、廃プラスチックの輸入禁止前の2017年には日本は中国の廃プラスチック輸入で香港に次ぐ第2位の相手国であった。

図1: 中国の廃プラスチック(HS3915)輸入の推移(単位:1000トン)



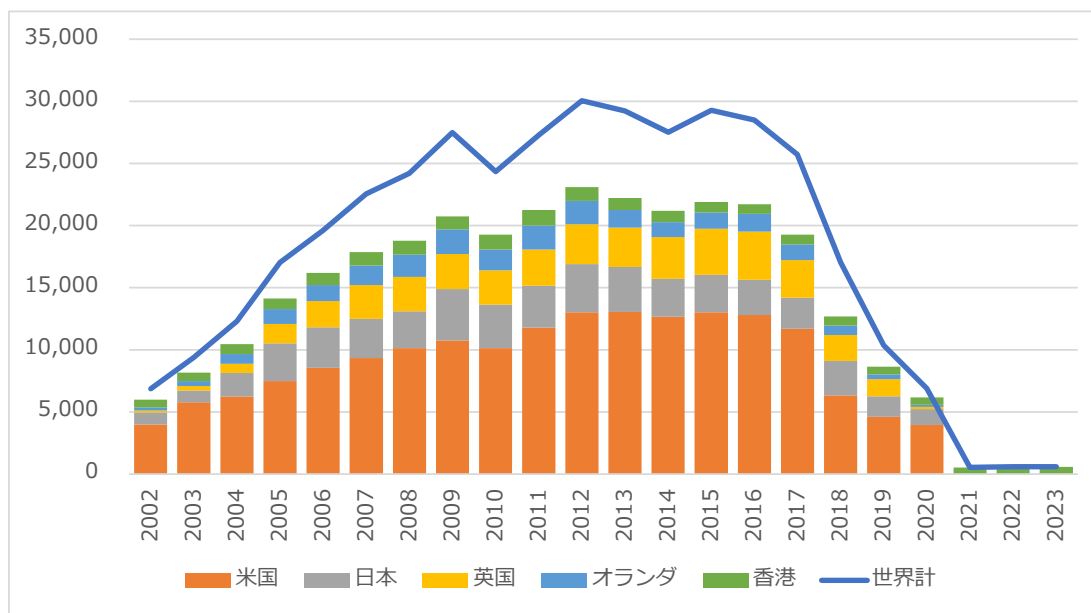
(出所) Global Trade Atlas より作成

3. 中国の古紙輸入の推移

廃プラスチックと同様、古紙の輸入量も2012年頃のピークまで増加が続き、政府の輸入規制強化によって次第に輸入が減少した(図2)。ただし、廃プラスチックと異なり古紙の全面的な輸入禁止は2021年のため、廃プラスチックと比べると輸入量は2015年以降徐々に減少した。

中国の古紙の輸入相手国は米国の割合が非常に高い。米国の割合は2002年で6割弱を占め、2012年には約4割に低下したが2020年には再び6割弱に上昇した。米国以外の輸入相手国では日本や英国が挙げられる。日本からの輸入の割合は全体の1割から2割程度で推移、英国からの輸入は2006年から2019年頃にかけて1割程度の割合を占めた。

図 2: 中国の古紙 (HS4707) 輸入の推移 (単位: 1000トン)



(出所) Global Trade Atlas より作成

第 2 節 廃棄物輸入禁止後の中国国内の影響

1. 廃棄物輸入禁止後の中国国内の影響

中国における廃プラスチック・古紙をはじめとした廃棄物の輸入禁止は、廃棄物を利用した再生資源の供給減少に繋がる。そのため、中国国内での廃棄物の回収とリサイクルの推進が重要となる。

中国では 2000 年頃から循環経済の概念が広がり始め、2005 年 7 月には国務院が「循環経済の発展加速に関する意見」(ガイドラインに相当) を制定、2009 年 1 月には基本法となる「循環経済促進法」を施行した。同法では「循環経済」を生産、流通および消費の過程における減量化、再利用、資源化などの活動の総称と定義している。

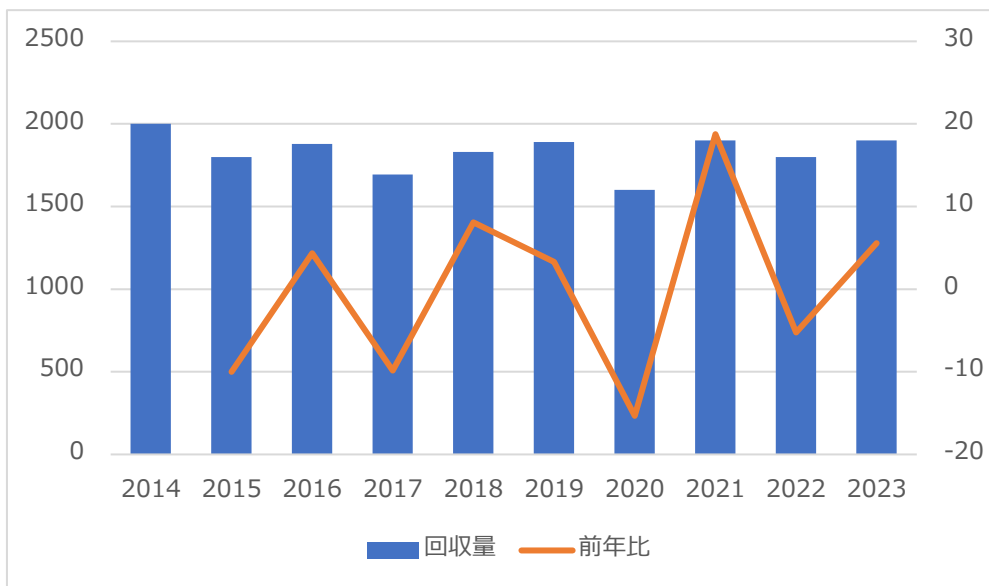
2006 年の「第 11 次 5 か年計画 (2006~2010 年)」に循環経済の推進が政策課題に盛り込まれて以降、現在は第 14 次 5 か年計画期の具体的な政策措置として、2021 年公布の「循環経済発展計画」による取り組みが行われている。計画には 2025 年までの主要目標として①資源循環型産業体系の基本的確立、②資源循環利用体系の基本的構築、③資源の安定確保に対する循環経済の役割の強化の 3 点が掲げられており、廃棄物の回収ネットワークの整備による再生資源の循環利用能力の向上などが行われている (注 3)。

2. 中国国内の廃プラスチックおよび古紙の回収量

2023年に中国国内で回収された廃プラスチックは約1900万トン、前年から5.6%増加した(図3)。再生プラスチック産業は徐々に正常な生産と運営を再開したが、世界経済の成長鈍化、海外受注の減少、消費の低下などの影響を受け、再生プラスチックの需要も減少し、過剰生産能力がまだ消化されていないことも相まって、業界は激しい競争に直面し、利益率は大幅に縮小した(注4)。

廃プラスチックの輸入が禁止された2018年と翌2019年の回収量はいずれも前年から増加、2019年の回収量は約1900万トンに達した。しかし、2014年から2023年の廃プラスチック回収量は1600万トンから2000万トンの間で推移しており、廃プラスチックの輸入禁止以前と比べて国内の回収量が大きく変化した様子は確認できない。

図3: 中国の廃プラスチック回収量(単位: 万トン、%)



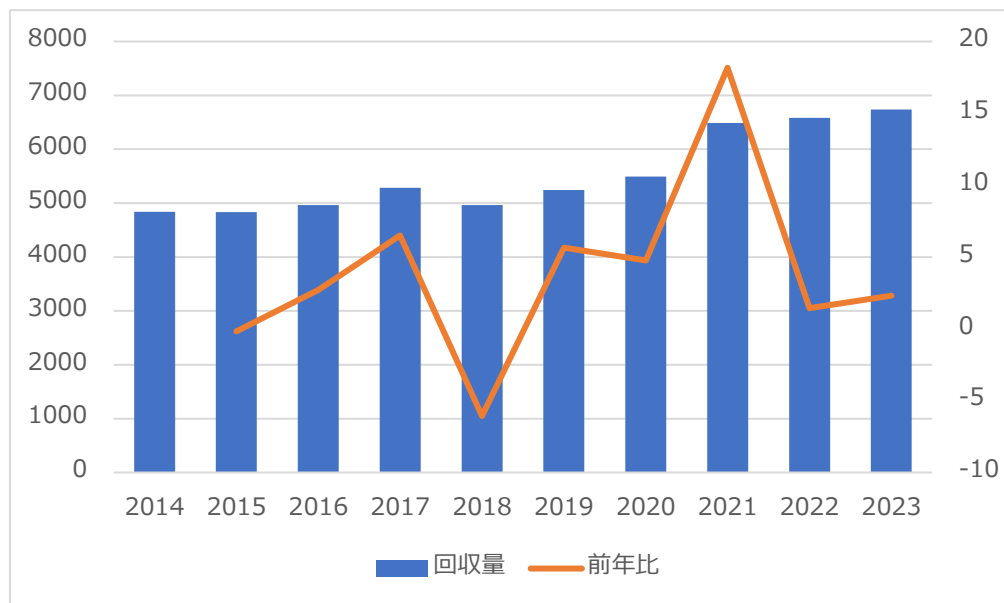
(出所) 中国物資再生協会「中国再生資源回収業界発展報告」より作成

中国国内の紙および板紙の生産企業は2023年時点で約2500社、紙および板紙の生産量は1億2965万トン、前年同期比4.4%の増加であった。一方、消費量は1億3165万トン、前年同期と比べて6.1%増加した(注5)。

2023年の中国国内での古紙の回収量は6737万トン、前年同期から2.3%増加した(図4)。古紙の回収率は51.2%、古紙利用率は52.4%であった(注6)。古紙の回収量は海外

からの輸入が禁止された 2021 年は前年と比べて 20%近く増加、その後も徐々に回収量は増加している。なお、中国の古紙利用率はかつて世界トップレベルであり、2009 年には 74.4%に達したが、近年は中国政府による古紙の輸入禁止の影響で利用率は低下傾向にある（注 7）。

図 4: 中国の古紙回収量(単位:万トン、%)



(出所) 中国物資再生協会「中国再生資源回収業界発展報告」より作成

第 3 節 中国の輸入禁止による廃プラスチックと古紙の貿易の変化

中国が海外からの廃プラスチックや古紙の輸入を禁止した結果、これまで中国に集中していたこれらの廃棄物の貿易構造は大きく変化した。

1. 中国の輸入禁止により ASEAN の廃プラスチックや古紙の輸入が拡大

国連の貿易統計データベース (UN Comtrade) によると、中国で輸入が禁止される前の 2017 年の世界の廃プラスチックの輸入額は全体で約 61 億ドル、そのうち中国の輸入額は約 33 億ドルと 5 割以上を占めていた (注 6)。中国に次いで多いのは香港、さらに米国、オランダと続く。ASEAN 加盟国ではマレーシアが第 6 位であり、ASEAN (10 か国) のシェアは 4.4%であった (表 1)。

中国が廃プラスチック輸入を禁止した後の 2020 年は、世界の廃プラスチック輸入額は

約 23 億ドルと大きく減少した。中国に次いで輸入額が多かった香港は 2017 年と比べて 85%以上の輸入減となった。中国と香港の輸入が減少した結果、2017 年時点で中国、香港に次ぐ輸入国であった米国やオランダ、ドイツが輸入上位国となった。ただし、3 か国とも輸入額は 2017 年と比べて減少している。他方、トルコの 2020 年の輸入額は 2017 年から 2 倍弱に増加した。トルコではごみの不法投棄の問題により 2021 年 7 月に輸入が停止されたが、8 日後には撤回された。

中国の廃プラスチック輸入禁止後、特に輸入額が増加したのがマレーシアやベトナムといった ASEAN の国々である。廃プラスチックの輸入に占める ASEAN のシェアは 2017 年の 4.4%から 2020 年は 18.2%に増加した。世界全体の廃プラスチックの輸入規模が縮小、欧米でもトルコを除いて廃プラスチックの輸入が減少した一方で、マレーシアやベトナムでは輸入が増加、輸入シェアも大きく拡大した。

古紙の輸入額は 2017 年時点で総額約 125 億ドル、廃プラスチックと同様に全体の約 5 割を中国が輸入していた（表 2）。中国に次いで輸入額が多い国はドイツ、インド、オランダであり、ASEAN 加盟国も 5 位にインドネシア、8 位にベトナム、9 位にタイが入っている。

古紙は廃プラスチックと異なり、中国の輸入禁止後の 2021 年時点でも世界全体の輸入額は約 110 億ドルと禁止前から 1 割程度の減少に留まる。中国の輸入が減少した分、他の国の輸入が増加した。特にインドは 2017 年から 10 億ドル近く輸入が増加、中国に代わり第 1 位の古紙輸入国となった。2021 年の輸入上位 10 か国についてはインド以外の国も古紙の輸入が 2017 年と比べて増加している。特にインドネシア、ベトナム、タイ、マレーシアの ASEAN4 か国は増加率が高く、先述の廃プラスチックだけでなく古紙についても中国に代わる受け入れ国として ASEAN の比率が高まった。

表 1: 世界の廃プラスチック輸入上位国の変化(2017-2020年)(単位: 100 万ドル、%)

2017年				2020年				
順位	国名	輸入額	シェア	順位	国名	輸入額	シェア	2017/2020 増減率
	世界計	6,118	100.0		世界計	2,315	100.0	-62.2
1	中国	3,263	53.3	1	米国	233	10.1	-4.6
2	香港	662	10.8	2	オランダ	175	7.6	-16.2
3	米国	244	4.0	3	マレーシア	167	7.2	46.3
4	オランダ	209	3.4	4	ドイツ	143	6.2	-15.8
5	ドイツ	169	2.8	5	ベトナム	142	6.1	99.9
6	マレーシア	114	1.9	6	トルコ	140	6.0	90.9
7	イタリア	113	1.8	7	その他アジア	133	5.8	66.2
8	ベルギー	102	1.7	8	香港	97	4.2	-85.4
9	その他アジア	80	1.3	9	ベルギー	77	3.3	-24.7
10	トルコ	73	1.2	10	イタリア	72	3.1	-36.0
	その他	1,087	17.8		その他	936	40.5	-13.8
	ASEAN	269	4.4		ASEAN	421	18.2	56.5

(注) 2017年および2020年の廃プラスチック(HS3915)の輸入額上位10か国の輸入額とシェアを記載。「その他」は上位10か国以外の輸入額・シェアを表す。網掛けはASEAN加盟国。(出所) UN Comtradeのデータをもとに作成

表 2: 世界の古紙輸入上位国の変化(2017-2021年)(単位: 100 万ドル、%)

2017年				2021年				
順位	国名	輸入額	シェア	順位	国名	輸入額	シェア	2017/2021 増減率
	世界計	12,503	100.0		世界計	11,031	100.0	-11.8
1	中国	5,875	47.0	1	インド	1,789	16.2	124.0
2	ドイツ	867	6.9	2	ドイツ	1,234	11.2	42.4
3	インド	799	6.4	3	インドネシア	923	8.4	92.7
4	オランダ	484	3.9	4	ベトナム	843	7.6	147.4
5	インドネシア	479	3.8	5	タイ	734	6.7	119.1
6	メキシコ	381	3.0	6	メキシコ	548	5.0	43.7
7	韓国	355	2.8	7	オランダ	528	4.8	9.1
8	ベトナム	341	2.7	8	マレーシア	470	4.3	692.6
9	タイ	335	2.7	9	その他アジア	392	3.6	57.0
10	スペイン	259	2.1	10	オーストリア	386	3.5	68.6
	その他	2,329	18.6		その他	3,183	28.9	36.7
	ASEAN	1,262	10.1		ASEAN	3,226	29.2	155.5

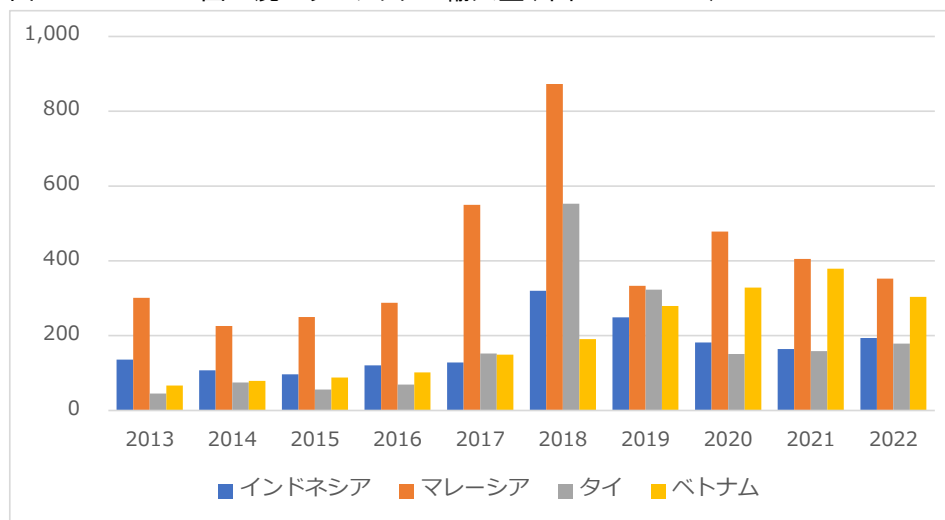
(注) 2017年および2021年の古紙(HS4707)の輸入額上位10か国の輸入額とシェアを記載。「その他」は上位10か国以外からの輸入額・シェアを表す。網掛けはASEAN加盟国。(出所) UN Comtradeのデータをもとに作成

2. ASEANの廃プラスチック輸入は2018年に急増

図5はASEAN4か国（インドネシア、タイ、マレーシア、ベトナム）における廃プラスチックの輸入量の推移である。中国の輸入が2017年末に禁止された影響で、輸入量が最も多いマレーシアでは、2017年から2018年にかけて廃プラスチックの輸入が大きく増加した。インドネシア、タイ、ベトナムについても2018年には輸入が増加しており、特にインドネシアは前年と比べて2.5倍、タイは3.6倍の輸入増となった。

こうしたASEAN各国への廃プラスチック輸入急増の結果、各国の政府は後述するように廃プラスチックの輸入に関する規制を強化、2019年にはベトナムを除いて輸入が減少した。しかし、2020年にはマレーシアの輸入が再び増加したほか、いずれの国も一定量の廃プラスチックの輸入が続いている。

図5:ASEAN4か国の廃プラスチックの輸入量(単位:1000トン)

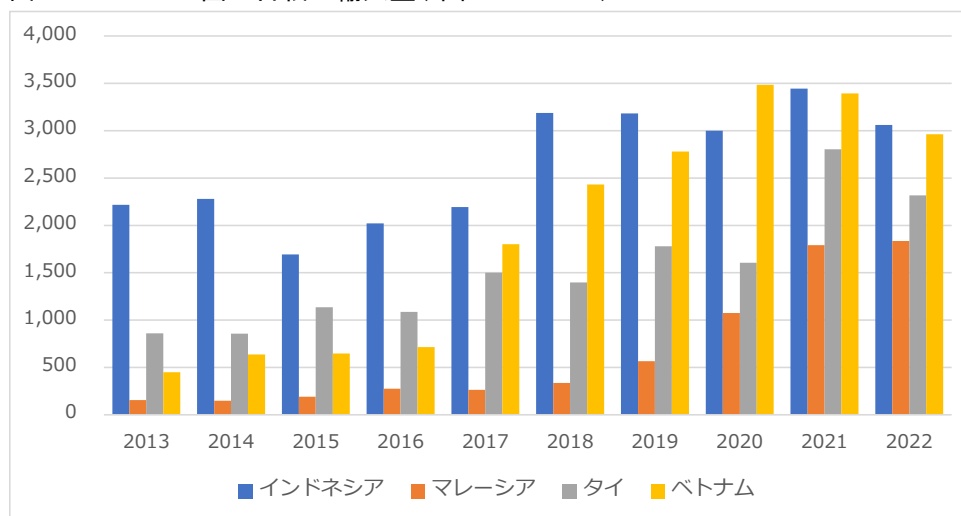


(注) ASEAN4か国：インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム
 (出所) Global Trade Atlas より作成

3. ASEANの古紙の輸入はベトナムをはじめ堅調に増加

ASEAN4か国のうち古紙の輸入量が最も多いインドネシアは2015年以降、概ね輸入が拡大傾向にある(図6)。他の3か国も徐々に古紙の輸入量が増加している。中国の輸入禁止に伴い輸入が急増した国はタイのみであった。また、ベトナムの古紙の輸入量は2013年時点で約45万トンとインドネシアの約220万トン、タイの約86万トンと比べて小規模であった。しかし、ベトナムの古紙の輸入量は2017年以降大きく増加し、2020年にはインドネシアの300万トンを上回る約350万トンに達した。

図 6:ASEAN4 か国の古紙の輸入量(単位:1000トン)



(注) (出所) 図 5 と同じ

4. ASEAN 共同体における環境政策

ASEAN は 2007 年に採択された ASEAN 憲章の目的において“ASEAN 憲章の目的に“持続可能な開発を促進し、地域の環境保護、天然資源の持続可能性、文化遺産の保護、人々の質の高い生活を確保する。”と記載している。具体的な行動については「ASEAN 社会・文化共同体のブループリント 2025 および戦略行動計画」において ASEAN の環境協力を推進するための指針を策定している。このほか、ASEAN で大きな問題となっている海洋のプラスチックごみに関し、2019 年に「バンコク宣言」を採択、2021 年には「海洋ごみに対する ASEAN 大アクションプラン (2021-2025)」を発表した。さらに 2021 年には「ASEAN 経済共同体 (AEC) 循環経済フレームワーク」を採択し ASEAN の循環経済への移行に向けた 5 つの戦略的優先分野 (①循環型製品及びサービスの地域間における標準の調和、②循環型商品及びサービスのオープンな取引の促進、③イノベーション、デジタル化・グリーン技術の役割の強化、④競争的なサステナブルファイナンスと革新的な ESG 投資、⑤エネルギー及びその他資源の効率的利用) を掲げた。

また、ASEAN は全ての加盟国で有害廃棄物の移動と処分に関する「バーゼル条約」を批准している。ただし、先進国から途上国への有害廃棄物の輸出を禁止した 1995 年のいわゆる BAN 改正については、批准したのはブルネイ、インドネシア、マレーシア、タイの 4 か国に留まっている。

5. ASEAN 各国における廃プラスチック・古紙の輸入増への対応

中国が 2018 年から廃プラスチックの輸入を禁止した影響で、ASEAN 各国での廃プラスチックの輸入が急増した。その結果、ASEAN でも 2018 年 6 月にタイとベトナムが輸入を規制、2018 年 7 月にはマレーシアが輸入を規制、インドネシアは輸入禁止・規制を検討した（注 7）。

マレーシアは 2018 年 7 月に発効済みの輸入許可証（AP）を 3 か月間停止した。2018 年 10 月には、従来の書類に加えて保管場所の収容能力の証明や国家固形廃棄物管理局（NSWMD）監督の下での建屋内清掃の実施、リサイクル処理後の廃プラスチックの売り先リスト、輸入廃プラスチックの量に応じた税金の納付などの条件が追加された新たな認可基準での AP の再申請が開始された。

タイでは 2018 年 7 月に国内の港における廃プラスチックや電子廃棄物などを積載したコンテナの荷揚げが禁止された（通達ベース）ほか、工業省工場局はプラスチックごみの輸入ライセンスの発給を一時停止した。

ベトナムではホーチミン市のカットライ港とヒェップフック港の 2 港で廃プラスチックの受け入れを 2018 年 6 月 1 日から一時制限（その後解除）した。7 月には廃プラスチックを含む輸入廃棄物の管理が強化され、10 月末には天然資源環境省（MONRE）の輸入許可基準が厳格化された。当初は地方の MONRE が新基準に沿った検査をする機能を有していなかったため、実質的に輸入禁止の状態が続いていたが、2019 年 3 月、検査主体が民間の認定機関に変更されたため、問題は解決された。2019 年 5 月には廃プラスチックを含む廃棄物の輸入者を「輸入廃棄物を使用する製造施設を有する組織または個人」に限定するなど、さらなる基準の厳格化が行われた。

インドネシアでは商業省規則 2019 年 84 号（上記規則の一部は商業省規則 2019 年 92 号で改訂）により、①製造工程由来のものである（家庭由来ではない）、②B3（有害、有毒、危険物質）ではない、③工業生産の二次原料として使用される、④API-P（輸入ライセンス）保有者である、⑤商業省から廃プラの輸入許可（PI）を取得している、の条件を満たした場合のみ廃プラスチックの輸入を可能とした（注 8）。

なお、古紙については現在、マレーシアやベトナムでミックス古紙（新聞・段ボール以外の紙、未選別の古紙）の輸入が禁止されている。

6. 中国の廃プラスチック・古紙の輸入禁止によるプラスチック・紙製品の貿易の変化

廃プラスチックや古紙は製品として消費された後の廃棄物であると同時に、再生処理後

は新しくプラスチックや紙を生産する原料でもある。かつて中国は大量に廃プラスチックや古紙を輸入し、低廉な労働力を活用して選別、再生処理を行って資源を確保していた。

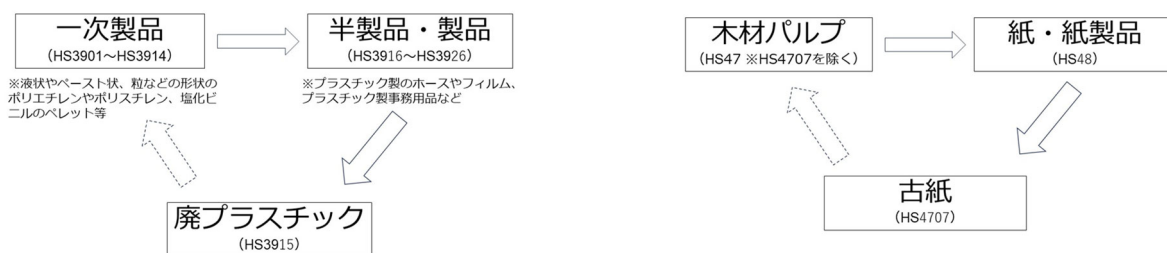
また、リサイクル産業は労働者の雇用先として経済活動に寄与している。中国では廃プラスチックや古紙の輸入禁止に伴い、国内の零細のリサイクル企業が多数倒産した。その一方で一部の企業はマレーシアをはじめとした東南アジアに再生拠点を移転した。中国プラスチック廃棄物協会（CSPA）によれば、中国のリサイクル業者のうち、東南アジアに専門スタッフや設備、廃棄物サプライチェーンを移転させた事業者は全体の3分の1に当たる1000社以上であった（注9）。ASEANに輸入された廃プラスチックや古紙はこうした中国系企業によって再生されていると考えられる。

プラスチックと紙製品の生産サイクルについて、HSコードの品目別に原料から製品、使用後の廃棄物に分類したのが図7である。

プラスチックは液状や粒状の一次製品からホースやフィルム、事務用品などの半製品・製品が作られる。そして、使用後の廃プラスチックは再生されて一次製品の原料となる。紙も同様に木材パルプから紙や紙製品が作られ、使用後の古紙が再生されて古紙パルプとして新たな原料となる。

ただし、実際には廃プラスチックや古紙が全て再生処理されるのではなく、焼却や埋め立てで処理されることも多い。また、適切な処理が行われずに放置された場合、海洋プラスチックごみのような問題へと繋がってしまう。

図7: プラスチックおよび紙の生産サイクル



(出所) 筆者作成

① 中国のプラスチック製品の貿易

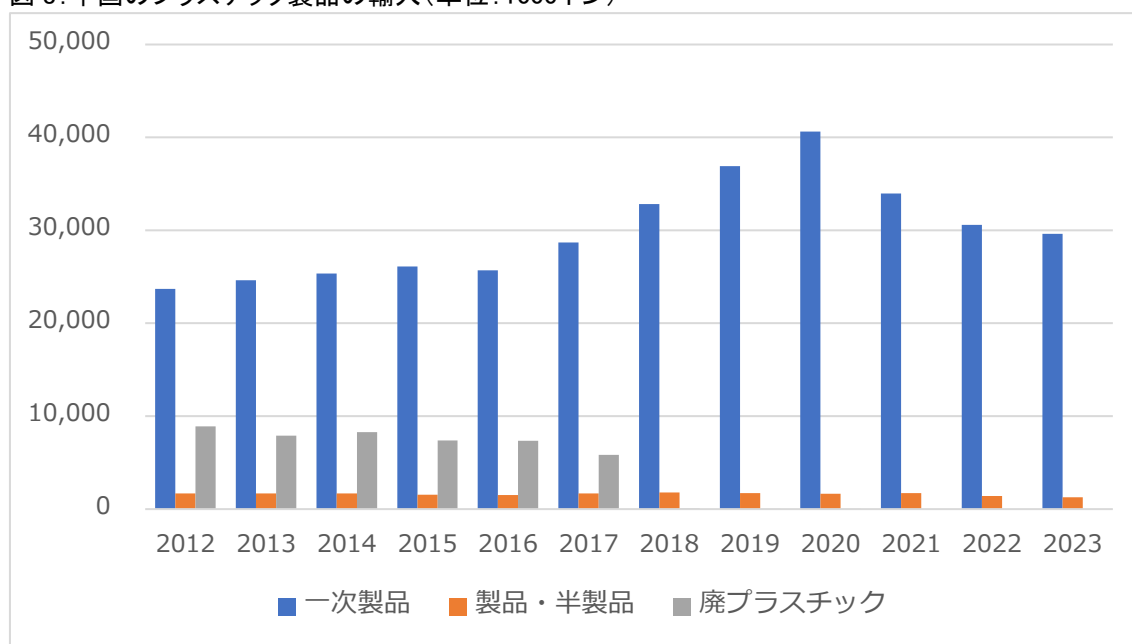
中国のプラスチック製品の輸入の大半は製品に加工される前の一次製品が大半を占め

る（図 8）。廃プラスチックは輸入禁止の措置により 2018 年以降輸入が行われていない。一次製品の輸入は廃プラスチックの輸入が減少した 2017 年から増加が顕著になり、2020 年の輸入量は 4000 万トンに達した。2020 年以降は減少に転じ、2023 年の一次製品の輸入量は約 3000 万トンとなった。なお、製品・半製品の輸入は概ね 150 万トン前後で推移している。

2023 年時点での中国のプラスチック一次製品の主な輸入先は韓国（輸入シェア 15.7%）、米国（12.2%）、サウジアラビア（11.4%）の順である。2017 年以降の輸入増および 2020 年以降の輸入減はサウジアラビアからのポリエチレン（HS3901）の増減が主な要因である。

製品・半製品は 2023 年時点で主に日本（輸入シェア 25.0%）、韓国（20.4%）、台湾（12.3%）から輸入されている。

図 8: 中国のプラスチック製品の輸入（単位：1000トン）



（注）一次製品は HS コード 3901 から 3914、製品・半製品は HS3916 から 3926、廃プラスチックは HS3915 が該当

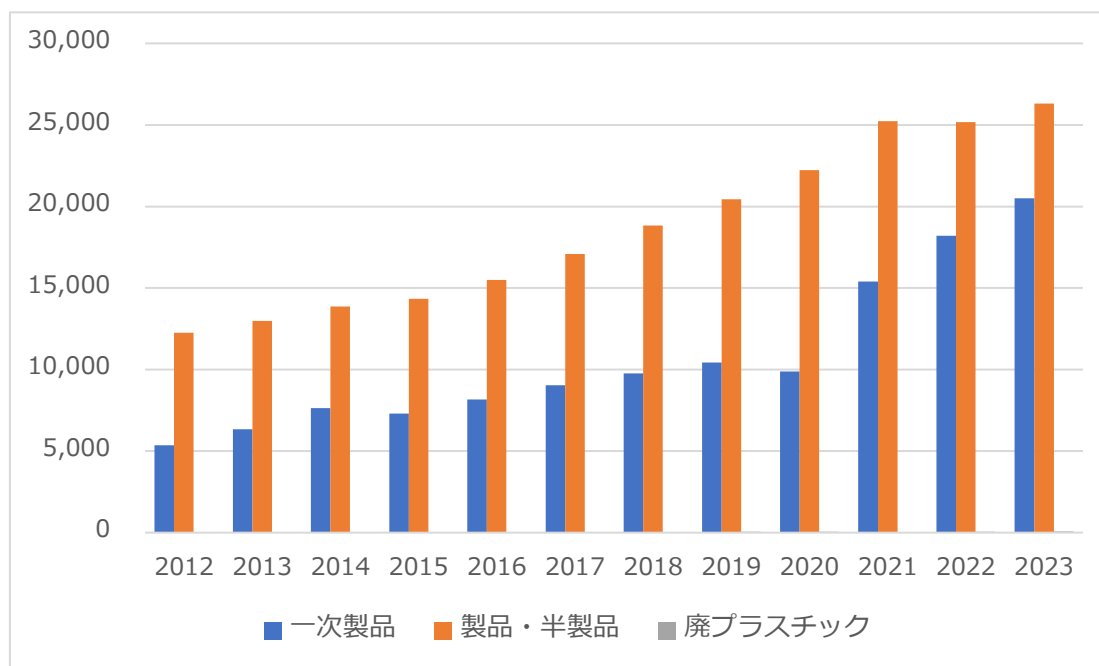
（出所）Global Trade Atlas より作成

中国からのプラスチック製品の輸出は製品・半製品が最も多い。製品・半製品の輸出は 2012 年から 2021 年まで輸出の増加が続いた後、2021 年から 2022 年は横ばい、2023 年は再び輸出増となった（図 9）。一次製品については特に 2020 年から 2021 年にかけて輸出が大きく増加、以降も輸出増は続いている。廃プラスチックはほとんど輸出が行われて

いない。

製品・半製品の輸出先は 2023 年時点で米国（シェア 23.1%）、ベトナム（4.3%）、日本（3.5%）の順、一次製品はインド（12.2%）、ベトナム（7.4%）、ロシア（5.7%）の順であった。

図 9: 中国のプラスチック製品の輸出(単位:1000トン)



(注) (出所) 図 8 と同じ

中国のプラスチック製品の貿易において 2021 年以降に一次製品の輸入が減少し、一方で輸出が急増した背景には中国国内でのプラスチック原料の生産拡大が挙げられる。

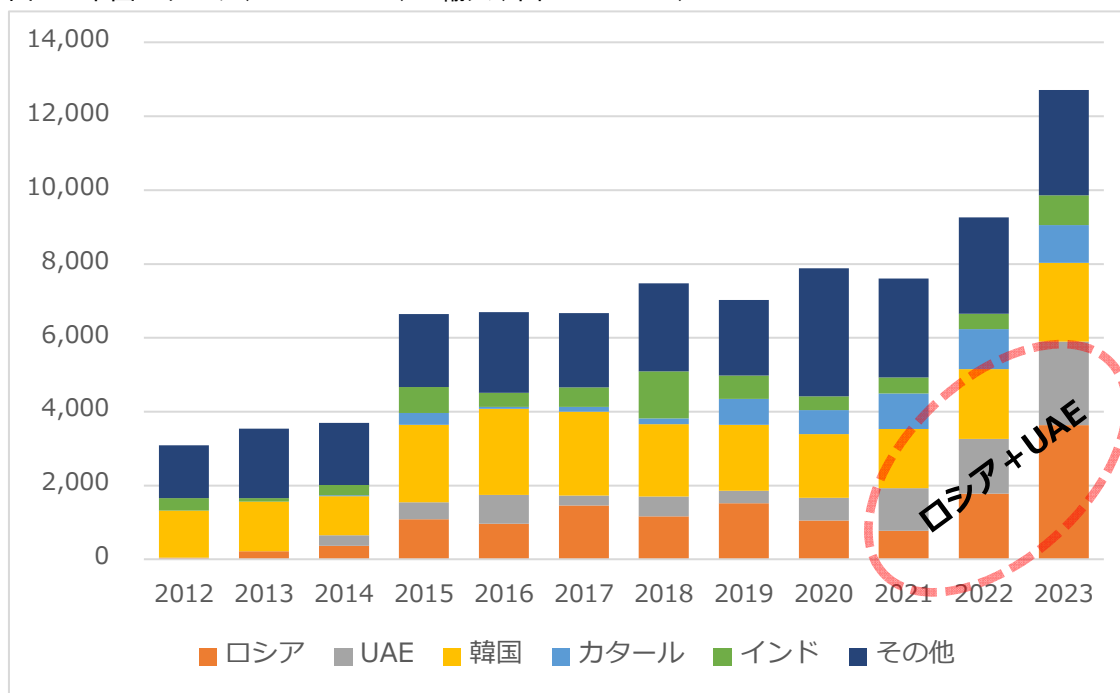
例えば、プラスチック原料のひとつであるエチレンについて、中国の生産能力は 2017 年時点の年間 2335 万トンから 2021 年には年間 3945 万トンにまで拡大した（注 10）。

中国の 2019 年のエチレン消費量は 5436 万トン、国内でのエチレン生産量は 2628 万トンで自給率は 48%であった（注 11）。中国のエチレン自給率は 2025 年に 70%に達すると予想されている一方、中国でのエチレン生産能力の拡大による供給過多で、日本国内ではエチレン生産設備の稼働率が低下、設備の再編を迫られている。

エチレンの生産には原油から精製されるナフサ（HS2710.12.20）が主に用いられる。中国のナフサの輸入量は近年大幅に増加しており、この輸入増に寄与しているのはロシアと

UAEである(図10)。ロシアのウクライナ侵攻に伴う欧米の経済制裁の影響により、ロシア産のナフサが中国へ流入したと考えられる。中国への輸入単価を比較すると、2023年の時点ではロシアからの輸入は1トンあたり620ドルとUAE(660ドル)や韓国(670ドル)と比べて低価格であった。

図10: 中国のナフサ(HS2710.1220)の輸入(単位: 1000トン)



(出所) Global Trade Atlas より作成

② ベトナムのプラスチック製品の輸出

ASEANにおいてもベトナムからのプラスチック製品の輸出が拡大している。2013年のベトナムからのプラスチック製品の輸出は、製品・半製品が最も多く、次いで一次製品、廃プラスチックの順であった(図11)。廃プラスチックは主に中国向けに輸出されていたが、中国の輸入禁止に伴い輸出量は大幅に減少した。

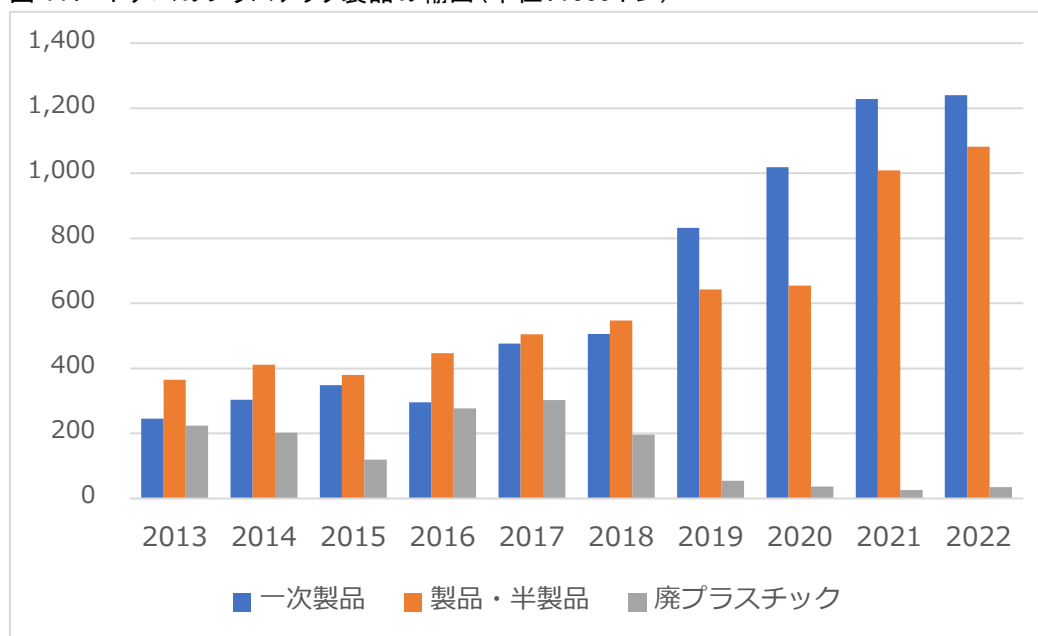
一次製品と製品・半製品はいずれも輸出が拡大したが、一次製品は2018年から2019年にかけて、製品・半製品は2020年から2021年にかけて輸出が急増した。2022年時点では一次製品の輸出量が製品・半製品を上回っている。

一次製品の主な輸出先はインドネシアや米国、中国である。また、製品・半製品も米国向けの輸出が増加し、2022年時点で米国向けの輸出が約5割を占める。米国の対中追加関税措置が2018年に実施されたため、米国ではプラスチック製品・半製品の中国からの

輸入が減少、その一方でメキシコやカナダ、ベトナムからの輸入が大きく増加した。

ベトナムでは南部のバリア・ブンタウ省で石油化学産業の集積が進んでおり、2018年に開始されたタイのサイアムセメントグループによるロンソン石油化学プロジェクトのほか、韓国の暁星がバリア・ブンタウ省に建設、2021年8月に稼働した暁星ベトナム第2工場ではプロパンガスからポリプロピレンを製造する。製造したポリプロピレンは東南アジアや中国、欧州向けのほか、日本にも輸出する。ベトナムから日本に輸出する際に、EPA（経済連携協定）を利用すると関税はゼロとなり、韓国から日本に輸出する場合と比べて関税面で有利になる（注12）。

図 11: ベトナムのプラスチック製品の輸出(単位: 1000トン)



(出所) Global Trade Atlas より作成

③ 中国の紙・紙製品の貿易

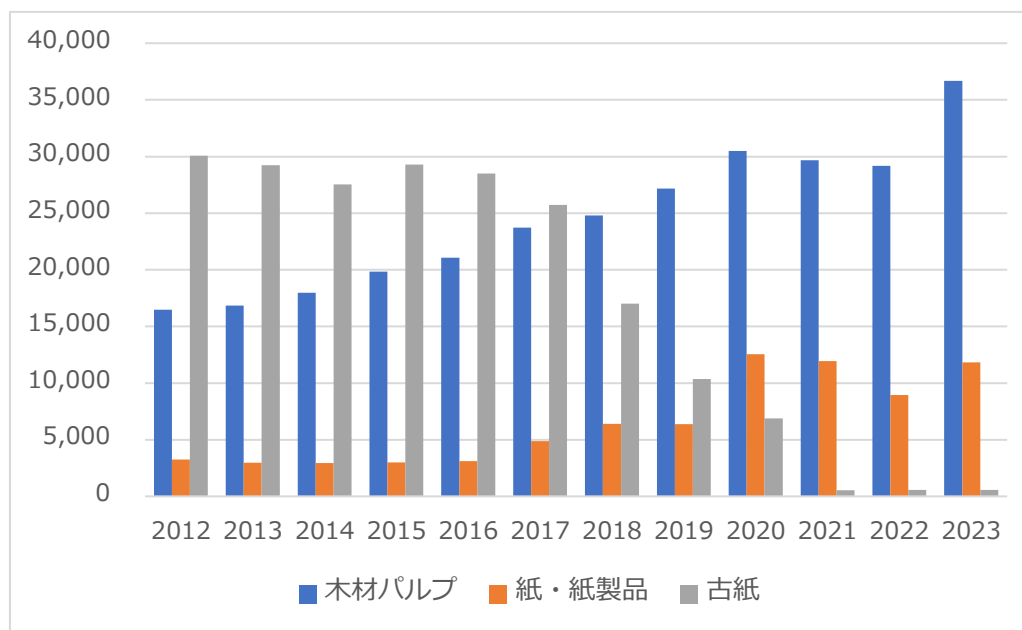
紙・紙製品について、中国の輸入は2017年まで古紙の輸入量が最も多かった。しかし、古紙の輸入禁止により2021年の古紙の輸入量はほぼゼロとなった（図12）。

紙の原料である木材パルプの輸入は堅調に増加、2023年には約3600万トンに達した。紙・紙製品の輸入は古紙や木材パルプと比べて小規模だが、徐々に輸入量が増加、2020年には段ボール用の中芯の原紙（HS4805.19）が輸入の増加に大きく寄与した。

なお、木材パルプの輸入はブラジル（2023年の輸入シェア：26.3%）、インドネシア（14.3%）、カナダ（9.6%）が主な相手国であり、紙・紙製品はロシア（13.6%）やベト

ナム（11.8%）、マレーシア（11.7%）から主に輸入を行っている。

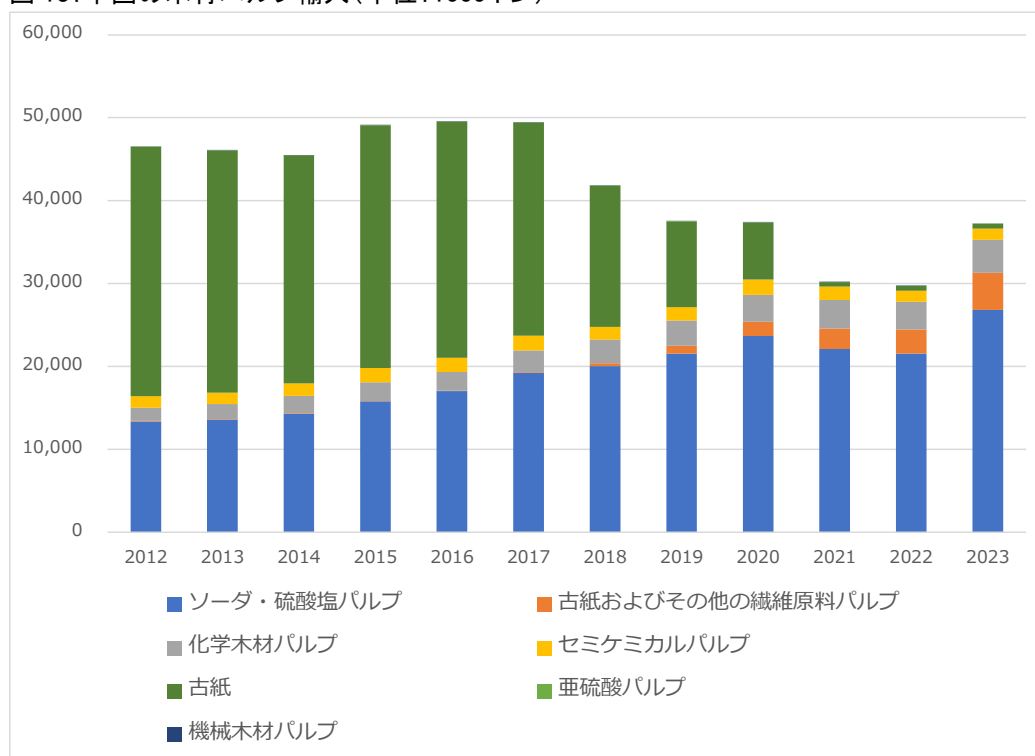
図 12: 中国の木材パルプ、紙・紙製品、古紙の輸入(単位:1000トン)



(注) 古紙は HS4707、木材パルプは HS47（古紙を除く）、紙・紙製品は HS48 が該当
(出所) Global Trade Atlas より作成

図 13 は木材パルプ（HS47、古紙を含む）の HS コード 4 桁ベースでの輸入量の推移である。古紙（HS4707）の輸入が減少する一方で、化学木材パルプである「ソーダ・硝酸塩パルプ（HS4703）」の輸入が増加しており、再生原料となる古紙の輸入減を補う形となった。また、「古紙およびその他の繊維原料パルプ（HS4706）」の輸入も 2018 年ごろから増加傾向にある。「古紙およびその他の繊維原料パルプ」の 2023 年の輸入はほとんどを古紙から再生された「古紙パルプ（HS4706.20）」が占めている。この古紙パルプはタイとマレーシアからの輸入が約 85% を占めるほか、インドネシアとベトナムからも輸入されている（表 3）。中国の輸入禁止の影響でタイやマレーシアに輸入された古紙が現地で再生処理が行われ、古紙パルプとして中国に輸出されている。

図 13: 中国の木材パルプ輸入(単位:1000トン)



(出所) Global Trade Atlas より作成

表 3: 中国の古紙パルプ(HS4706.20)の輸入相手国(2023年、単位:1000トン、%)

	輸入量	割合
世界	4,476	100.0
タイ	2,662	59.5
マレーシア	1,083	24.2
台湾	267	6.0
米国	189	4.2
インドネシア	91	2.0
ベトナム	65	1.4
インド	29	0.7
ラオス	27	0.6
その他	63	1.4

(出所) Global Trade Atlas より作成

- ・ 中国で拡大するパルプ消費を支えるバージンパルプ、輸入パルプ

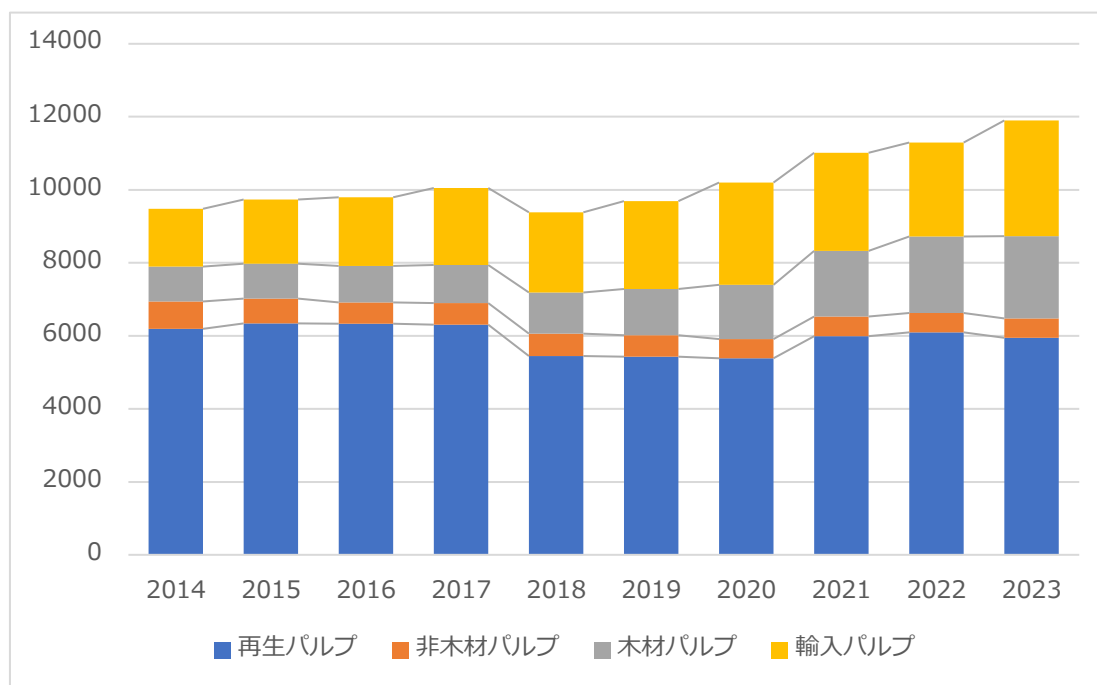
中国のパルプの消費量は 2014 年時点で約 9500 万トン、2018 年にいったん減少したがその後は徐々に拡大して 2023 年には約 1 億 2000 万トンに達した (図 14)。再生パルプの 2014 年の消費量は 6200 万トンで消費量の 60%以上を占めていたが、2023 年の消費量は

約 6000 万トンと若干減少した。一方、木材から作られる木材パルプ（バージンパルプ）や国外からの輸入パルプが増加した結果、2023 年の再生パルプの消費量の割合は 5 割に低下した。

中国の古紙輸入の禁止以降、中国国内での古紙の回収量は増加した。しかし、増加するパルプの消費量に再生パルプの供給が追いつかず、木材から作られた木材パルプや海外からの輸入パルプの消費が拡大している。また、古紙の輸入禁止によって中国が輸入していた（主に米国からの）古紙はインドネシアやベトナム、タイ、マレーシアに流入するようになった。特にタイおよびマレーシアでは中国向けの再生パルプの輸出が増加しており、タイやマレーシアで再生された古紙パルプが中国へ輸出されるリサイクルの経路が出来ている。

なお、マレーシアは 2022 年からミックス古紙については輸入を禁止したが、古紙の輸入は 2022 年以降も増加している。このミックス古紙に関しては、インドが多く輸入している。2023 年時点で世界で最も古紙の輸入が多い国はインドだが、インドでは古紙の輸入のうち 6 割をミックス古紙が占めている。

図 15: 中国のパルプ消費状況(単位:万トン)

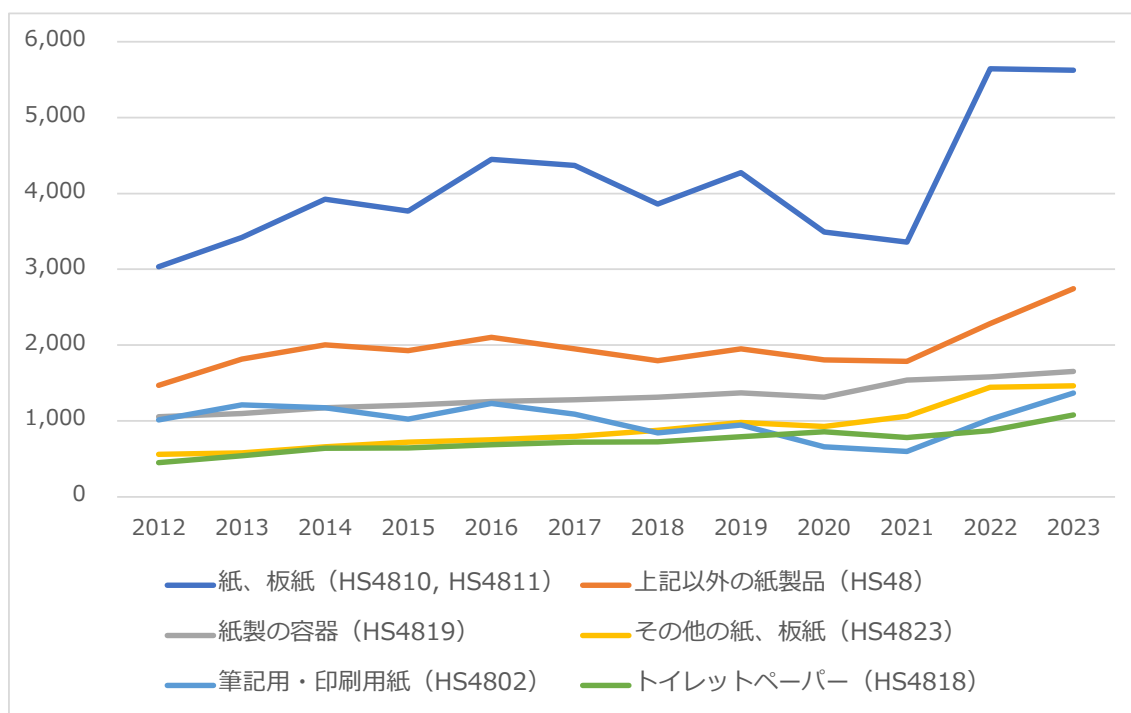


(出所) 中国造紙協会「中国造紙工業 2023 年度報告」より作成

中国からの紙製品の輸出については、古紙や紙パルプは少なく紙・紙製品がほとんどを

占める。紙・紙製品（HS48）をさらに HS4 桁ベースで品目を見ると、紙・板紙（HS4810～4811）の輸出が近年大幅に増加している（図 16）。これらは主にベトナムやロシア、インドなどに輸出されている。欧米の経済制裁を受けたロシアが新聞用紙の中国向け輸出を大幅に拡大し、中国も内需が振るわない印刷用紙をロシアに輸出するなど、紙製品の貿易に関して中国とロシアの相互補完関係も見られる（注 13）。

図 16：中国の紙製品の輸出（単位：1000 トン）



（出所）Global Trade Atlas より作成

まとめ

かつて世界最大の廃棄物輸入国であった中国は度重なる輸入規制を経て、2010 年代後半以降、廃棄物の輸入の禁止を行った。中国政府は 2000 年ごろから循環経済への転換を推進してきたものの、廃プラスチックや古紙の回収・リサイクル率はまだ低い。中国の輸入禁止により、これまで中国が輸入してきた廃プラスチックや古紙はタイやマレーシア、インドネシア、ベトナムといった ASEAN へ流入した。こうした ASEAN の国々は廃棄物の輸入急増に対応しつつ、一方で中国から進出してきたリサイクル企業が輸入した廃棄物

を再生し、資源として中国に輸出するようになった。中国のプラスチックおよび紙製品の輸出は増加傾向にあるが、国内での再生資源の不足は国外からの輸入または新品の素材を使ったバージン材で補完している。現状では中国の廃棄物輸入の禁止は廃棄物の輸入および再生処理を国外に拡張した状態に過ぎない。また、バージン材を使用したプラスチックや紙製品の輸出拡大は資源の消費減や廃棄物の発生抑制とは相違する。環境政策でよく用いられる「3R」は Reduce（廃棄物の発生抑制）、Reuse（再使用）、Recycle（再資源化）を表している。中国は廃棄物の輸入禁止により自国の環境は保護したが、国内でのリサイクルの推進やバージン材の使用の抑制など、対処すべき課題はまだ多い。

また、廃棄物を輸入している ASEAN 諸国にとっても問題は多い。ASEAN では不適切に処理された廃プラスチックによる海洋プラスチックごみは大きな課題とされ、先述の「バンコク宣言」や「海洋ごみに対する ASEAN 大アクションプラン（2021-2025）」が発表された。タイは 2025 年 1 月から廃プラスチックの輸入を禁止し、インドネシアも 2025 年までにすべてのプラスチック廃棄物の輸入を禁止するという目標を発表した。ベトナムは 2024 年 1 月から「拡大生産者責任」制度の運用を開始、対象となる製品と包装類を生産、輸入する事業者は一定比率のリサイクル、もしくは金銭的負担が義務付けられた（注 14）。

日本も 2023 年 8 月に発表した「日 ASEAN 経済共創ビジョン」において海洋プラスチックの削減に資するルール形成などを掲げ、ASEAN との連携を図っている。廃棄物の問題に関しては自国のみの利益を考えていては根本的な問題の解決には至らない。ごみの排出源は日本を含む先進国が中心であり、責任を持って国際間の協力に取り組む必要がある。

注

1. 吉田綾「中国における廃棄物原料の輸入規制」『国際リサイクルをめぐる制度変容-アジアを中心に-』、小島道一編、日本貿易振興機構アジア経済研究所、2010 年
2. 吉田綾「中国の廃プラスチック輸入規制と国内のリサイクルへの影響」『環境経済・政策研究』2019 年 2 号
3. 真家陽一「中国の循環経済をめぐる政策動向と今後の展望」国際貿易投資研究所、2023 年
4. 中国物資再生協会「中国再生資源回収業界発展報告 2024」
5. 同上
6. 古紙の回収率は「古紙の回収量÷紙の消費量」、古紙利用率は「古紙の消費量÷製紙用繊維原料の合計消費量」で算出

7. 中国物資再生協会「中国再生資源回収業界発展報告 2024」
8. UN Comtrade の貿易統計では数量は金額と比べてデータの欠落が多いため、金額でシェアを算出した。また、年によってデータが揃っていない国も存在しており、今回は比較的データが揃っている 2017 年と 2020 年（古紙は 2021 年）を比較した。
9. 「東南アジア諸国が廃プラスチック輸入規制を強化、日本の輸出货量は減少」日本貿易振興機構、2019 年 6 月 18 日 <https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2019/32168afb4b8f0bfe.html>
10. 小島道一・佐々木創・吉田綾「中国輸入禁止後の国際資源循環—課題と展望—」『環境経済・政策研究』2021 年 1 号
11. 「焦点：細る中国リサイクル業者、廃プラ輸入停止で海外に活路」ロイター、2018 年 7 月 2 日付 <https://jp.reuters.com/article/world/-idUSKBN1JP0JW/>
12. 「令和 4 年度経済産業省委託事業 令和 4 年度製造基盤技術実態等調査（グリーンマテリアル産業への転換を通じた競争力強化に関する調査）」株式会社三菱ケミカルリサーチ、2023 年 3 月
13. 「中国石化業界が「エチレン大增産」に走る理由」東洋経済オンライン、2020 年 12 月 6 日付 (<https://toyokeizai.net/articles/-/394486>)
14. 「韓国暁星、ベトナム最大のポリプロピレン工場 日本輸出トップへ」日経クロステック、2021 年 7 月 13 日付 <https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/01537/00147/>
15. 日本経済新聞電子版、2023 年 9 月 1 日付 <https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUB047VU0U3A800C2000000/>
16. NNA ASIA、2023 年 6 月 17 日付 <https://www.nna.jp/news/2529177>

第7章 ASEAN におけるスタートアップ(日本人起業家の事例)

都留文科大学 教養学部地域社会学科 教授

佐脇 英志

はじめに

第2次世界大戦後、先進国の投資を呼び込むことに比較的成功的なASEANは、目覚ましい成長を遂げ、他の第三世界の国々を圧倒する発展を遂げてきた。しかし、最近ではこれらの投資も一巡し、各国で伸び悩みの傾向が出てきている。多くの国で中進国の罠の現象が目立つようになり、このような状況を打開するために、各国政府がエコシステム形成に力を入れている。政府のスタートアップ支援策、投資環境の整備などがその施策の例である。

ASEANは、様々な文化、人種、宗教が交わる結節点であり、このことが起業の原点であるシュンペーターの新結合(イノベーション)を生みやすい土壌を醸成している。これらの環境が、デジタル経済の発展、モバイルインターネットの普及を後押ししている。

本章では、この経済の起爆剤になりえるASEANのスタートアップに光を当てる。まずは、ASEANでどのようにスタートアップが成長してきたか、その歴史を紐解き、ASEAN全体のエコシステムを概観する。その中で、象徴的事象である、EC(電子商取引)発展、Unicorn企業の出現と成長、VC資金調達の発展の状況を分析する。その上で、各国のエコシステムの特徴に触れ、それらの国で未熟ながらも活躍を始めた日本人の起業家にも光を当て、彼らの事業内容を分析していく。

第1節 ASEAN スタートアップの歴史

ASEAN地域のスタートアップの歴史は、比較的最近のものであるが、急速に発展している。発展時期によって、次の4つのステージに分けられる。①萌芽期(1990年代～2000年代前半)、②発展期(2000年代後半～2010年代前半)、③急拡大期(2010年代後半～現在)と本来3つの時期であるが、④コロナパンデミック以降期(2020年代前半～現在)に

関しては象徴的動きがあり、③急拡大期と時期は重ねながらも、重点的に分析する必要がある。まずは、時期を追って、ASEAN スタートアップの成長の歴史をひも解いていく。

① 萌芽期（1990年代～2000年代前半）

ASEAN スタートアップは、インターネットの普及と EC の萌芽の時代であるが、この時期は、スタートアップがほとんど存在しない状態であった。各国の経済は急速に成長していたものの、インフラの未整備や資本不足、スタートアップ支援の不在が課題となっていた。1995年に、windows95 が発売され、インターネットが ASEAN 地域に導入されるも、通信環境は不十分であり、接続料金も高額であった。インターネットカフェが普及し、徐々にデジタル経済の基盤が形成され始めた。また、物流や決済システムが未発達であり、一部の企業が電子商取引（EC）を開始したが、ビジネスモデルとして確立するまでには至らなかった。そんな中、シンガポールは ASEAN 諸国の中で最も早く IT 産業の成長を支援、1999年に政府が「Infocomm Development Authority (IDA)」を設立し、インターネット関連の事業を奨励した。

② 発展期（2000年代後半～2010年代前半）

発展期には、スマートフォンとモバイルインターネットの普及が ASEAN 地域のスタートアップの成長を加速させた。同時に、政府や民間企業もスタートアップ支援に積極的に関与し始めた。そんな中、2008年の iPhone 発売以降、スマートフォンが普及し、ASEAN の多くの国々でモバイル経済が活発化した。特にインドネシア、タイ、ベトナム、フィリピンでは、モバイルを活用したサービス（e コマース、配車アプリ、決済サービスなど）が急成長した。政府もスタートアップに関与するようになり、まず、シンガポール政府は、Startup SG などのプログラムを開始し、ベンチャーキャピタル（VC）やアクセラレーターへの支援を強化した。続いて、インドネシアやマレーシアでも、起業家育成のための政府プログラムが開始された。資金に関しても、ASEAN のスタートアップ投資ブームの始まり、ソフトバンク、ゴールドマン・サックス、テンセント、アリババなどの企業が ASEAN のスタートアップに投資を行った。

このような中で、下記の代表的なスタートアップが登場した。

- ・ **Grab**（シンガポール / 2012年設立）：配車サービスとしてスタートし、その後フードデリバリーやフィンテック分野へ拡大。

- ・ Gojek (インドネシア / 2010 年設立) : バイクタクシー配車アプリとして始まり、デジタル決済や物流サービスへ進出。
- ・ Lazada (シンガポール / 2012 年設立) : ASEAN 最大級の EC プラットフォーム。2016 年にアリババが買収。

③ 急拡大期 (2010 年代後半～現在)

急拡大期には、ユニコーン企業 (企業価値 10 億ドル以上の未上場企業) の誕生とエコシステムの成熟により、ASEAN スタートアップは急拡大していった。

このフェーズでは、ASEAN 地域でユニコーンが次々と誕生し、スタートアップエコシステムが成熟した。上述の Grab、Gojek、Lazada に加え、

- ・ Sea Group (シンガポール) : E コマース (Shopee) とゲーム (Garena) を展開。
- ・ Razer (シンガポール) :ゲーミングデバイス企業。

等のフィンテック分野のスタートアップが急成長していったのが、象徴的である。

さらに、Grab (シンガポール) は、東南アジア最大のモビリティ・デリバリー・フィンテック企業へ、Gojek (インドネシア) は、2021 年に Tokopedia と合併し「GoTo」となり、ASEAN 最大のデジタルエコシステムへ成長していった。また、キャッシュレス決済やデジタルバンキングが急速に発展し、GrabPay、Gojek の GoPay、ShopeePay などがシェアを拡大し、2020 年以降、各国でのデジタルバンクのライセンス導入で、フィンテックの競争が激化していった。

④ 2020 年代コロナパンデミック期

2020 年代に入ると、新型コロナウイルス感染症のパンデミックという未曾有の危機が訪れた。多くの企業が業績悪化に苦しむ中、スタートアップも例外ではなかった。特に、観光業や飲食業など、対面サービスを提供するスタートアップは大きな打撃を受けた。また、コロナ禍による経済の停滞により、一部のスタートアップが資金調達に苦しんだ。また、インフレの影響で投資環境が不安定になり、大規模な資金調達が難しくなった。一方で、パンデミックを契機に新たなビジネスチャンスをつかんだスタートアップも存在する。例えば、オンライン教育やデリバリーサービスなど、非対面型のサービスを提供するスタートアップは需要が拡大し、成長を加速させた。さらに、ASEAN 地域には豊富な人口、高い経済成長率、政府の積極的な姿勢など、スタートアップの成長を後押しする要素も多

く存在する。困難を乗り越え、革新的なサービスや技術で社会に貢献するスタートアップが、多数出現している。

第2節 ASEAN スタートアップのエコシステム

ASEAN のスタートアップは、前章の歴史で分析されるように、ここ数十年で急速に成長してきた。特に、デジタル経済の発展、モバイルインターネットの普及、政府の支援策、投資環境の整備などがエコシステムの形成を後押ししている。本章では、ASEAN のスタートアップエコシステムを構成する主要要素について分析する。

政府の支援

このような急速に成長するスタートアップに対し、各国政府は、スタートアップの成長を促進するために様々な施策を導入している。各国政府はスタートアップの成長を支援するための政策を推進している。これには、技術革新と生産性の向上を促進するための具体的なイニシアチブが含まれているのが特徴である。前章で述べたように、シンガポール政府が ASEAN をリードする支援を行い、インドネシア、タイ、マレーシアが続き、その後に、ベトナム、フィリピン、カンボジア、ラオス、ミャンマーと続くが、次章にて、個別に議論していく。

消費市場環境の特徴

ASEAN 地域のスタートアップ市場では、ASEAN 全体の経済成長と人口増加が、新興企業にとっての大きな市場機会を生み出している。第一に、若年層の多い人口構成があげられる。ASEAN 地域は比較的若い人口構成を持ち、新しいテクノロジーを受け入れやすい環境が整っている。特にインドネシア、フィリピン、ベトナムでは、労働力の多くがデジタルネイティブ世代である。これにより、若年層を中心に、急速に、消費者のデジタルシフトが進んでいる。コロナ禍を契機として、オンラインショッピング、デジタル決済、オンライン教育、遠隔医療などが急速に普及した。これにより、スタートアップの市場機会が拡大している。さらに、多くの国で、PC よりもスマートフォンが主流となっており、スタートアップのサービスもモバイル中心に設計されることが多い。特に、フィンテック、E コマース、フードデリバリー、ヘルステック分野でのモバイルアプリの普及が顕著であ

る。

ExitはM&A中心

日本の起業家は、多くが上場（IPO）を目指す場合が多いが、東南アジアのスタートアップのエグジット（投資回収）は主にM&A（企業買収）が中心である。2010年から2019年に行われたエグジットの約9割がM&Aで占められていた。日本のように株式市場が十分に育っておらず、M&Aをエグジットとするのが現実的だからである。

課題

ASEANのスタートアップのエコシステムは、まだいくつかの課題を抱えている。

まずは、資金調達の難しさである。スタートアップにとって、資金調達は依然として難しい。シード段階やシリーズAの資金調達は比較的容易であるが、シリーズC以降の大型投資を確保するのは依然として課題となっている。さらに、最近の経済状況や地政学的な緊張の影響で、スタートアップの資金調達が困難になっているケースもある。特に、中国からの投資が減少し、ASEAN地域のスタートアップは新たな資金源を模索している。次に挙げられるのが人材不足である。ASEANでは、スタートアップの成長を支えるエンジニアやマネージャーなどの人材が不足している。特に、エンジニアやデータサイエンティストなどの高度人材が不足している。また、規制の複雑さやインフラ不足もASEANのスタートアップの課題である。国や地域によって規制が異なり、スタートアップの事業展開を妨げる要因となっている。特に外国企業の参入には制約がある。そして、一部の地域では、電力やインターネットなどのインフラが十分に整備されていない。

これらの課題を踏まえて、今後ASEANスタートアップに求められることを以下に挙げる。まずは、デジタルエコノミーのさらなる進展による、デジタルバンクの発展が挙げられる。フィンテック分野では、デジタルバンキングの普及が加速し、ASEAN各国で規制緩和が進んでいる。また、環境問題への対応として、クリーンエネルギーやサステナブルビジネスを展開するスタートアップが増加している。さらに、ASEAN地域でもAI技術やブロックチェーンの応用が進み、特にフィンテックやサプライチェーン領域での活用が期待されている。

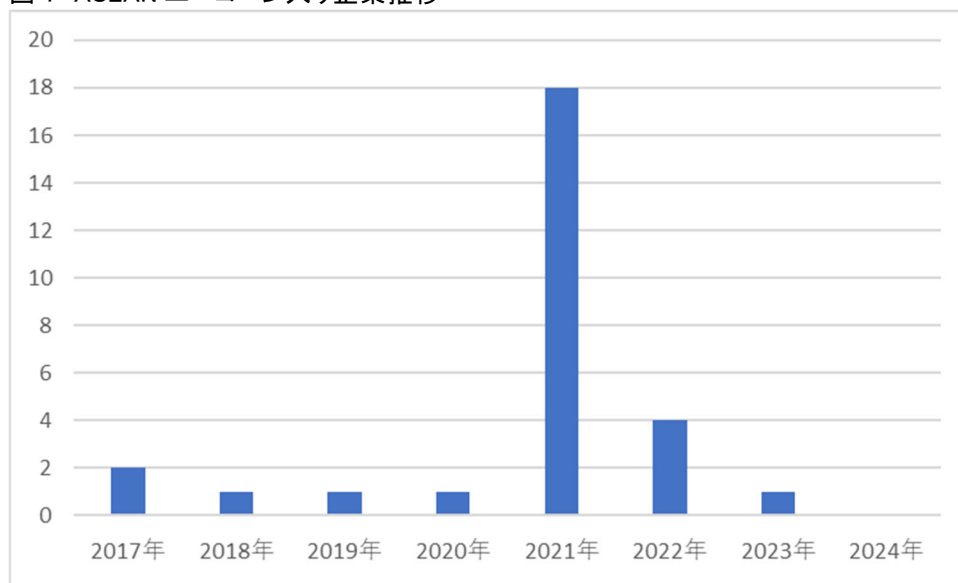
ASEAN地域のスタートアップエコシステムは、シンガポールを中心に急速に発展しており、フィンテック、Eコマース、モビリティ、ヘルステックなどの分野で多くの成功事

例が生まれている。政府の支援や投資環境の整備が進む一方で、規制や人材不足といった課題も存在する。今後、ASEAN のスタートアップ市場はさらに成熟し、世界的なイノベーションハブとしての地位を確立する可能性が高い。

第 3 節 ASEAN スタートアップ Unicorn 動向

ASEAN 地域のスタートアップエコシステムは、ユニコーン企業の増加により注目を集めている。ユニコーン企業とは、評価額が 10 億ドル以上のスタートアップを指す。ASEAN 地域では、2010 年代からユニコーンが誕生し始め、2021 年には新たにユニコーン入りした企業が 18 社となり、50 社以上に達した。しかし、2022 年以降は世界的な金融引き締めや景気後退の影響を受け、ユニコーンの数は減少傾向にある。2024 年には、ユニコーン入り企業は 0 社となった。

図 1 ASEAN ユニコーン入り企業推移



(出典) CBIInsights2025 年 1 月から、著者が作成

ASEAN 地域には、技術、電子商取引 (Consumer & Retail)、金融 (Financial Service)、物流など、さまざまな分野で 29 のユニコーン企業が存在している。

表 1 ASEAN ユニコーンリスト 2025 年 1 月付

Company	Valuation	Date Joined	Country	City	Industry	Select Investors
Traveloka	\$3.00	2017/1/1	Indonesia	Jakarta	Consumer & Retail	Global Founders Capital, East Ventures, Expedia Inc.
Akulaku	\$2.00	2022/2/15	Indonesia	Jakarta	Financial Services	DCM Ventures, IDG Capital, Siam Commercial Bank
eFishery	\$1.30	2023/5/25	Indonesia	Bandung	Industrials	Aqua-Spark, Wavemaker Partners, Peak XV Partners
DANA	\$1.13	2022/8/10	Indonesia	Jakarta	Financial Services	Ant Group, Lazada, Sinar Mas Indonesia
Xendit	\$1.00	2021/9/14	Indonesia	Jakarta	Financial Services	Accel, Y Combinator, Amasia
Ajaib	\$1.00	2021/10/4	Indonesia	Jakarta	Financial Services	Softbank Ventures Asia, Alpha JWC Ventures, Insignia Ventures Partners
Kopi Kenangan	\$1.00	2021/12/27	Indonesia	Jakarta	Consumer & Retail	Horizons Ventures, Sequoia Capital India, Alpha JWC Ventures
Carsome	\$1.70	2021/7/12	Malaysia	Selangor	Industrials	Gobi Partners, 500 Startups, Ondine Capital
Revolution Precrafted	\$1.00	2017/10/23	Philippine	Manila	Industrials	K2 Global, 500 Startups
SHEIN	\$66.00	2018/7/3	Singapore		Consumer & Retail	Tiger Global Management, Sequoia Capital China, Shunwei Capital Partners
HyalRoute	\$3.50	2020/5/26	Singapore		Industrials	Kuang-Chi
Moglix	\$2.60	2021/5/17	Singapore		Industrials	Jungle Ventures, Accel, Venture Highway
Coda Payments	\$2.50	2022/4/15	Singapore		Financial Services	GIC, Apis Partners, Insight Partners
boltech	\$2.10	2021/7/1	Singapore		Insurance	Mundi Ventures, Doqing Capital Partners, Activant Capital
Advance Intelligence Group	\$2.00	2021/9/23	Singapore		Financial Services	Vision Plus Capital, GSR Ventures, ZhenFund
Trax	\$2.00	2019/7/22	Singapore		Consumer & Retail	Hopu Investment Management, Boyu Capital, DC Thomson Ventures
Kredivo Holdings	\$1.66	2022/8/15	Singapore		Financial Services	Jungle Ventures, Square Peg Capital, OpenSpace Ventures
NIUM	\$1.40	2021/7/13	Singapore		Financial Services	Vertex Ventures SE Asia, Global Founders Capital, Visa Ventures
Carousell	\$1.10	2021/9/15	Singapore		Consumer & Retail	500 Global, Rakuten Ventures, Golden Gate Ventures
PatSnap	\$1.00	2021/3/16	Singapore		Enterprise Tech	Sequoia Capital China, Shunwei Capital Partners, Qualgro
Matrixport	\$1.05	2021/6/1	Singapore		Financial Services	Dragonfly Capital, Qiming Venture Partners, DST Global
Carro	\$1.00	2021/6/14	Singapore		Industrials	SingTel Innov8, Alpha JWC Ventures, Golden Gate Ventures
Ninja Van	\$1.00	2021/9/27	Singapore		Consumer & Retail	B Capital Group, Monk's Hill Ventures, Dynamic Parcel Distribution
ONE	\$1.35	2021/12/8	Singapore		Media & Entertainment	Temasek, Guggenheim Investments, Qatar Investment Authority
Ascend Money	\$1.50	2021/9/27	Thailand	Bangkok	Financial Services	Ant Group, Charoen Pokphand Group, Bow Wave Capital
LINE MAN Wongnai	\$1.00	2022/9/26	Thailand	Bangkok	Consumer & Retail	BRV Capital Management, Bualuang Ventures
Flash Express	\$1.00	2021/2/1	Thailand	Bangkok	Industrials	SCB 10X, Krungsri Innovate, eWTP Capital
Sky Mavis	\$3.00	2021/10/4	Vietnam	Ho Chi Minh	Media & Entertainment	Fabric Ventures, 500 Global, Standard Crypto
MoMo	\$2.27	2021/12/10	Vietnam	Ho Chi Minh	Financial Services	Goodwater Capital, Warburg Pincus, GS Growth

(出典) CBInsights2025 年 1 月から、著者が作成

シンガポールが 15 社と ASEAN の過半数を占め、インドネシア 7 社、タイ 3 社、ベトナム 2 社と続く。

シンガポールは、ASEAN 地域におけるユニコーンの中心地であり、多くのユニコーンが拠点を置いており、インドネシアは、人口と市場規模が大きく、それ故、ユニコーンの数も多い。ベトナムも、高い経済成長率と豊富な人材を背景に、ユニコーンの数が急速に増加している。

中を見ていくと、インドネシアの Ajaib は、ユーザーフレンドリーな投資プラットフォームを提供し、金融市場へのアクセスを民主化している。シンガポールの Carro は、自動車のオンラインマーケットプレイスを提供し、透明性と効率性を高めている。

ASEAN 地域のユニコーン企業は、経済成長を促進し、地域のイノベーションポテンシャルを示している。これらの企業は、それぞれの業界を再定義し、地域全体のデジタルトランスフォーメーションを推進している。

ASEAN のユニコーン 29 社は、米国 689 社、中国 163 社には遠く及ばないものの、経済規模がはるかに大きい日本の 8 社を大きく凌駕している。

表 2 各国 Unicorn 企業数

米国	689
中国	163
インド	68
イスラエル	23
シンガポール	15
韓国	13
日本	8
インドネシア	7
タイ	3
ベトナム	2
マレーシア	1
フィリピン	1

(出典) CBInsights2025 年 1 月から、著者が作成

さらに、ASEAN 地域のユニコーン企業の数、過去数年間で増加傾向にあり、強力なスタートアップエコシステムがその背景にある。シンガポールは、スタートアップエコシステムの強さで世界上位にランクされており、ASEAN 地域でのユニコーン創出をリードしている。このように、ASEAN 地域のスタートアップエコシステムは、ユニコーン企業の増加により、今後も成長が期待される分野である。

第 4 節 ASEAN スタートアップの VC 資金調達

ASEAN 地域のスタートアップの資金調達は、特にベンチャーキャピタル (VC) の分野で重要な役割を果たしている。ベンチャーキャピタル (VC) 投資は、近年著しい成長を遂げてきた。かつ、VC からの投資は、スタートアップの成長を大きく後押ししてきた。2010 年代初頭、ASEAN 地域のスタートアップへの VC 投資はまだ限定的であった。しかし、その後、シンガポールを中心にエコシステムが発展し、海外からの投資が流入するようになると、VC 投資額は急速に増加した。日本が国内中心の VC 調達なのに比べ、海外からの投資家を中心であり、グローバルな VC が ASEAN 市場に投資している。

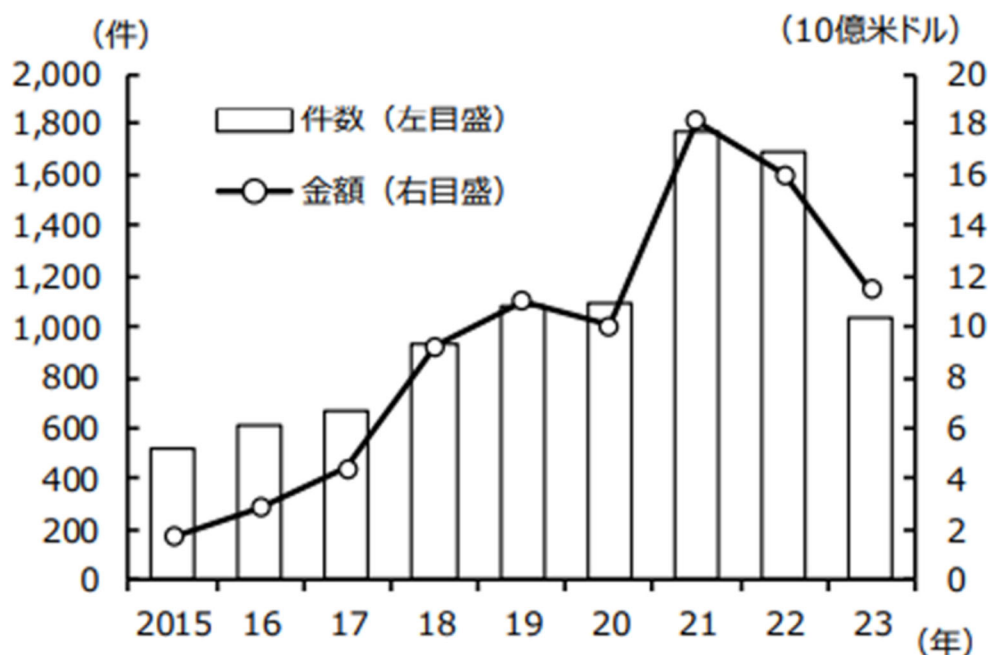
2010 年に 1 億ドル程度から、2019 年に 100 億を超え、コロナ後には、2021 年には 180 億ドルに達した。この時期は、e コマース、配車サービス、フィンテックなどの分野でユニコーン企業が次々と誕生し、投資家の期待が高まった。

しかし、2022年に入ると、世界的な金融引き締めや景気後退の影響を受け、VC投資額は減少に転じた。2023年には、2021年の半分以上にまで落ち込んだ。この時期は、スタートアップの資金調達が困難になり、レイオフや事業縮小を余儀なくされる企業が増えた。投資家も慎重な姿勢を強め、有望なスタートアップへの投資に絞り込むようになった

それにもかかわらず、東南アジアは拡大する消費者基盤、急速なデジタルトランスフォーメーション、コスト効率の高い運営環境を通じて回復力を示しており、2025年には資金調達が再び活発化することが期待されている。

VCの投資傾向としては、資本効率を重視し、明確な収益性の道筋を持つスタートアップを優先する傾向がある。特にフィンテックやAI分野への投資が強く、持続可能性を重視したインパクト投資が増加している。

図2 ASEANベンチャーキャピタル投資 10年間急伸後、低迷



(出典) 日本総研 2024

第5節 ASEANスタートアップEC市場動向

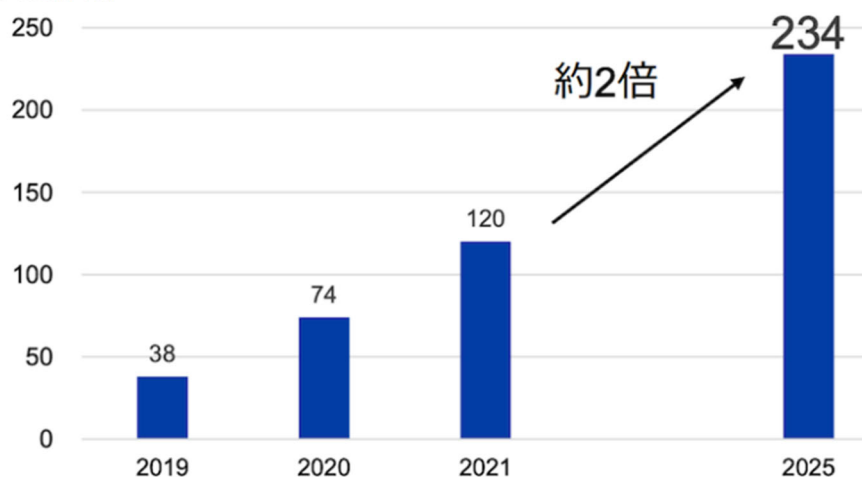
ASEAN地域のスタートアップのEC（電子商取引）は、急速に成長している分野である。特にShopee、Lazada、Tokopediaは、この地域の主要なプレイヤーとして注目されている。

ASEAN 地域の EC 市場は、スマートフォンの普及とともにモバイルコマースが急速に拡大しており、消費者の購買行動に大きな変化をもたらしている。モバイルシフトが行われ、モバイル端末からのアクセスが主流であり、モバイルアプリを通じた購買行動が活発である。

さらに、ソーシャルコマース（SNS）を活用した販売が盛んに行われており、インフルエンサーマーケティングも重要な戦略となっている。決済手段も多様となっており、クレジットカード決済だけでなく、銀行振込、コンビニ払い、電子マネーなど、多様な決済手段が利用されている。加えて、物流の進化も顕著であり、配送サービスの品質が EC の成功を左右する要因となっており、各社物流ネットワークの強化に力を入れている。

図 3 ASEAN の EC 市場推移(総取引額)

(単位：10億ドル)



(出典) Bain Analysis

日本の 5 倍以上の 6 億人を超えるの人口を持つ ASEAN の EC 市場は急速に拡大を続けており、日本政策金融公庫の「各国における越境 EC の状況」によると、2025 年度には 2021 年度の約 2 倍の市場規模になると予測されている。

このような状況の中、従来の小売業者はオンラインプラットフォームとの競争に直面している。特に、以下、Shopee、Lazada、Tokopedia の 3 社は、「BIG3」と呼ばれ、市場を牽引する存在となっている。

1. Shopee

シンガポール発の **Shopee** は、モバイルファースト戦略とソーシャルコマース機能を強みとし、若年層を中心に人気を集めている。東南アジア地域全体で高いシェアを誇り、特にインドネシアでは圧倒的な存在感を示している。

2. Lazada

アリババグループ傘下の **Lazada** は、豊富な品揃えと物流ネットワークを強みとし、より洗練された EC 体験を提供している。**Shopee** と同様に東南アジア地域全体で事業を展開しており、タイやマレーシアなどでは強い競争力を持つ。

3. Tokopedia

インドネシア発の **Tokopedia** は、インドネシア国内で圧倒的なシェアを誇る EC プラットフォームである。多様な商品と地域密着型のサービスを提供し、インドネシアの EC 市場を牽引している。

次に主要プレイヤーの競争動向を見ていく。**Shopee** は、2015 年の設立当初からモバイルファースト戦略を採用し、東南アジア全域で急速に市場を拡大した。2018 年には **Lazada** を抜いて ASEAN 地域の EC 市場における最大のプラットフォームとなった。2020 年には、パンデミックの影響でオンラインショッピングの需要が急増し、**Shopee** の市場シェアはさらに拡大した。最新のデータによれば、**Shopee** は ASEAN 地域の EC 市場において 48% のシェアを獲得しており、依然として首位を維持している。(apparelweb-innovation-lab.com2014) **Shopee** の成長の要因として、モバイルアプリに特化した戦略が奏功し、東南アジアの若年層を中心に支持を獲得した。また、無料配送プロモーションや割引キャンペーンを積極的に展開した。加えて、シンガポール、マレーシア、インドネシアなど主要市場で物流ネットワークを拡充した。

これに対して、**Lazada** は、2012 年に設立され、2016 年にアリババグループの傘下に入った。アリババの技術と資本を活用し、物流や決済インフラの強化を進めてきた。**Lazada** は、東南アジアにおける EC 市場のリーダーであったが、2018 年に **Shopee** に市場シェアを奪われた。その後、アリババからの追加投資を受け、物流ネットワークの強化やマーケットプレイスの改善を図った。2023 年の市場シェアでは、**Lazada** の ASEAN 地域における市場シェアは 16.4% であり、**Shopee** に次ぐ 2 位の地位を維持している。(apparelweb-innovation-lab.com2024)。**Lazada** の競争の課題として、**Shopee** や **Tokopedia** に比べて、成長速度が鈍化している。また、アリババ傘下にあるため、中国本土の戦略に左右される

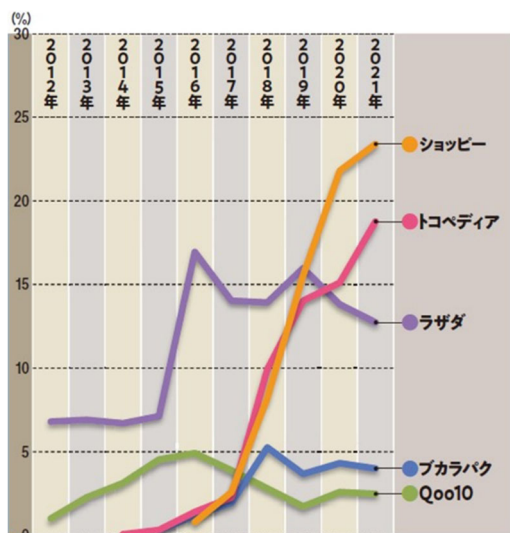
ことが多い。こうした要因で、TikTok Shop の台頭により、さらに市場シェアが圧迫されている。

2009 年にインドネシアで設立された Tokopedia は、インドネシア国内市場に特化することで成長を続け、国内トップの EC プラットフォームとなった。しかし、Shopee がインドネシア市場への投資を強化したことにより、競争が激化した。Tokopedia は ASEAN 全体の EC 市場において 14.2% のシェアを占めており、Lazada と並んで 2 位～3 位のポジションを争っている。(apparelweb-innovation-lab.com2024)

Tokopedia 成長の要因として、インドネシア市場に特化した戦略が奏功し、国内での強い支持を獲得した。また、Gojek との統合により、デジタル決済、物流、フードデリバリーなどと連携し、エコシステムを強化した。

これら Shopee、Lazada、Tokopedia 3 強に加え、近年の EC 市場では、新興勢力の台頭が顕著であり、特に TikTok Shop が急速に市場シェアを拡大している。TikTok Shop は、2023 年に前年から約 4 倍の成長を遂げ、Lazada を追い抜く可能性が指摘されている。Temu (中国の PDD Holdings 傘下の EC プラットフォーム) も東南アジア市場への進出を進めており、競争環境がさらに激化する可能性がある。

図 4 東南アジアにおける EC 市場シェア推移



(出典) Diamond chain store online2021

2023 年の市場シェア順位は下記のようになっている。(seasia.news 2024 年 7 月 18 日)

Shopee (48%)

Lazada (16.4%)

Tokopedia (14.2%)

TikTok Shop (14.2%)

ASEAN の EC 市場は、今後も成長を続けると予想されるが、さらに、Shopee、Lazada、Tokopedia の BIG3 に加え、新たなプレーヤーの参入があり、競争はさらに激化する。

さらに、新たなトレンドとして、ライブコマース、クイックコマース、越境 EC など、新たなトレンドが生まれる可能性がある。ASEAN の EC 市場は、変化が激しく、常に新しい動きが見られる。

第 6 節 ASEAN スタートアップエコシステムの各国の状況と日本人起業家

以上の分析を踏まえ、本節では ASEAN から国レベルに落とし込んで、実際に各国ではどのようなエコシステムになっているかを概観したうえで、最近活躍を始めた日本人起業家がどのような活動を行っているかを見ていく。

シンガポール

シンガポールのスタートアップエコシステムは、アジアで最も活発なエコシステムのひとつである。実際に Global Startup Ecosystem ランキング 2024 において ASEAN 第 1 位、世界では第 7 位（東京は 10 位）の快挙であった。イノベーションのハブとして税制優遇や競争力のある人材、企業、情報が集まる”知財特区”として評価されているとのことである。シンガポールは、戦略的な位置、ビジネスに優しい環境、そして強力なインフラにより、スタートアップのハブとしての地位を確立している。政府や公立教育機関等がテック系起業家を支えるエコシステムを形成しており、ユニコーン企業数では ASEAN トップの 14 社(ASEAN 全域では 29 社)を有している。資金調達を初め、透明性と信頼性が担保されている健全なエコシステムが醸成している。

政治・政府に関しては、経済開発庁 (EDB)、エンタープライズシンガポール (ESG)、科学技術研究庁 (A スター)を中心にスタートアップを支える。エコシステム支援スキームを確立し、大型イベント・展示会の開催、海外からの投資、海外起業を積極的に受け入れている。

シンガポールの教育機関や研究機関は、スタートアップエコシステムの重要な要素である。シンガポールの3国立大学（NUS、NTU、SMU）アジアのトップ大学であるが、そのうち、National University of Singapore (NUS) の Entrepreneurship Centre や Singapore Management University (SMU) の Institute for Innovation and Entrepreneurship がある。これらの機関は、メンターシップ、ネットワーキングの機会、リソースへのアクセスを提供し、起業家がアイデアを洗練し、成功するビジネスに変えるのを支援している

シンガポールの資金調達環境としては、ASEAN 地域で最も活発な VC 市場を持ち、2024 年にはシンガポール本社の企業が ASEAN の VC ファンドによって調達された新規資本の約 80% を占めた。さらに、政府系ファンドや海外からの投資も多く、多様な資金調達手段が利用できる。

<日本人起業家の状況>

加藤順彦氏は、ハンズオン投資家である。東南アジアで日本人が起こした企業に対し、資本と経営の両面から支援を行う。広告会社「日広」の社長を退任後、アジアの可能性に希望を見だし、投資家として活躍している

十河宏輔氏は、AnyMind Group を設立。マーケティング、エンターテインメント、HR 領域における IT テクノロジーサービスを提供。ユーチューバーのマネジメント事業や M&A など、多岐にわたるビジネスを展開している。

タイ

タイは、戦略的な位置、ビジネスに優しい環境、そして強力なインフラにより、スタートアップのハブとしての地位を確立している。政府や大手財閥企業、金融機関が新興産業・企業創出に向けたエコシステムを醸成している。政府関係では、BOI(タイ投資委員会)や DEPA(デジタル経済促進機関)等が税制優遇やデジタルテクノロジーの普及、起業家支援、タイ 4.0、ECC（東部経済回廊）設定における投資奨励金施策等が行われている。また、STARTUP Thailand:において、タイ政府が主催するスタートアップイベント(プログラムの一環)で国内外の投資家と起業家のマッチングが行われている。National Innovation Agency (NIA)でも、イノベーションと R&D を促進するための政策とプロジェクトを推進、スタートアップの技術開発の支援が行われている。また、大学では、Chulalongkorn University が、スタートアップインキュベーションプログラムやハッカソンイベントを開

催している。

特にタイの場合は、日系企業の進出が著しく、6000社程度の日系企業が進出している。2位ベトナム、3位インドネシア、4位マレーシアで、2000社程度であることを考えると席巻している。

<日本人起業家の状況>

膨大な日系企業を背景に、日本人を顧客とする日本人起業家が多い

小田原靖氏は、大学卒業後、人材紹介会社 **Personnel Consultant** 社を立上げ、きめ細かい日本式のサービスを行ったところ、現在ではタイ最大の人材会社となっている。

阿部俊之氏は、大学卒業後、タイに就職し **ASEAN Japan Consulting** を設立した。タイに日系中小企業の進出が増え、進出可否検討の調査 (**Feasibility Study**) の必要が出てきたというビジネスチャンスに対し、日本の品質の調査レポートをタイに持ち込んだのである。

マレーシア

マレーシアは、戦略的な地理的位置、豊富な人材、そして政府の強力な支援により、スタートアップのハブとしての地位を確立している。クアラルンプール、ペナン、ジョホールの3大都市に主なエコシステムが集中し、スタートアップの中心地となっており、特にエドテック、Eコマース、マーケティングとセールスの分野で強みを持っている。

マレーシア政府は、特に「**Shared Prosperity Vision 2030**」や「**Malaysia Startup Ecosystem Roadmap (SUPER) 2021-2030**」などのイニシアチブを進めている。政府はまた、**MYStartup** プラットフォームを通じてスタートアップにリソースと機会を提供している。

マレーシアは、特に活発なVC市場を持ち、**Cradle Fund** や **1337 Ventures** などのVCファンドが存在している。これらのファンドは、初期段階のスタートアップを支援し、成長を促進している。また、クラウドファンディング(**PitchIn**)も、初期のスタートアップを支えるエコシステムである。

<日本人起業家の状況>

阿部慎吾氏は、日本マイクロソフトを退職し、マレーシアに移住し、**Bridge International Asia** を起業した。IT ビジネスコンサルティング、日系 IT 企業のプロモーション事業、IoT ソリューション事業、デジタルマーケティング事業、インサイドセールス事業を展開している。

鵜子幸久氏は、桜リクルート社 創業者を設立。人材紹介業を軸に、多角的な事業を展開。若者のキャリア支援にも尽力している。

小倉なおよ氏は、有限会社 **Daisies** を設立し、ブランディングコンサルタントとして、中小企業のブランド構築を支援。アパレルブランドのプロデュースやイベント制作も手掛ける。

インドネシア

インドネシアは、若くて技術に精通した労働力を持ち、国内市場の大きさを活かして多くのスタートアップが成長している。同時に地域間で異なる経済・社会発展の中で常に社会課題が浮き彫りとなり、それらの社会課題解決を前提に現地特有のニーズに沿ったソリューションを提供するスタートアップが創出されている。特に、サービスセクター、E コマース、フィンテックなどの分野で多くのスタートアップが活躍している。政府では、インドネシア通信情報省は、**Nexticorn Foundation** と協力して **NextHub Global Summit 2024** を開催し、スタートアップと投資家のマッチメイキングを促進している。また、インドネシア技術評価応用庁 (**BPPT**) は、技術革新と研究開発を推進する国家機関であり、スタートアップの技術支援や産学連携プロジェクトの支援を行っている。また、国内トップの教育機関インドネシア大学では、スタートアップ支援のためのインキュベーションプログラムや起業家育成プログラムを提供している。結果として、**ASEAN** を代表する **Gojek** や **Tokopedia** などのスタートアップを生み出し、**Unicorn** は、8 社で、シンガポールの次の 2 位となっている。

<日本人起業家の状況>

実は、インドネシアは、外国人起業家には厳しい環境であり、マーケットの割に日本人起業家があまり育っていないのが現状である。

和出 潤一郎氏は、**PT. VENTENY Fortuna International** を設立し、従業員向けアプリ「**VENTENY**」の提供を行っている。このアプリを通じて、従業員は資金の融資や日

用品の割引購入など、生活の質を向上させるさまざまなサービスを利用できるようになる。同社は2022年11月、日本人経営者として初めてインドネシア証券取引所に上場を果たした。

徳永裕氏は、PT. Timedoor Indonesia を設立し、バリ島を拠点に、ウェブ開発やデザインなどのITサービスを提供している。また、現地の若者向けにIT教育事業も展開し、インドネシアのIT人材育成に貢献している。

ベトナム

ベトナムは、若くて技術に精通した人口を持ち、国内市場の大きさを活かして多くのスタートアップが成長している。政府関係では、ベトナム科学技術省 (Ministry of Science and Technology, MOST)、ベトナム計画投資省 (Ministry of Planning and Investment, MPI)、国家革新創造センター (National Innovation Center, NIC)等がスタートアップ支援に関与している。特に、情報通信技術 (ICT) で、フィンテック、E コマース、エドテックなどの分野で多くのスタートアップが活躍している。ベトナム政府は、国家イノベーションセンター (NIC) やプロジェクト 844 などのイニシアチブを通じて、スタートアップに資金提供、メンタリング、ネットワーキングの機会を提供している。ベトナムは、活発な VC 市場を持ち、IDG Ventures Vietnam、500 Global、Mekong Capital などの著名なベンチャーキャピタルが存在し、さらにエンジェル投資家のコミュニティが活発に活動している。特にオープンイノベーションを目的としてベトナム大企業による地場スタートアップの出資や買収、協業が目立っている。

<日本人起業家の状況>

益子陽介氏は、Pizza 4P's というピザレストランをベトナムで創業した。Pizza 4P's は、現地駐在の日本人や地元のベトナムの方々に広く知られている。2020年には『Vietnam Restaurant & Bar Awards 2020』の『People's Choice』に選ばれている。

田中卓氏は、2018年にKAMEREOを立ち上げた。飲食店向けのB2B食材仕入れプラットフォームを提供している。オンラインで簡単に発注できるサービスを展開し、現在では大規模農家や食品メーカーと連携し、ホテルや飲食店、スーパーマーケット、学校などに安定した価格で商品を提供するサプライチェーンサービスを提供している。

森 大樹氏は、2019年に Capichi Inc.を立ち上げ、ベトナム在住の日本人向けに、デリバリー注文アプリ「Capichi」を提供している。大学在学中にベトナムでのインターンを経験し、そのまま移住して起業した。

フィリピン

フィリピン政府では、科学技術省（DOST）、貿易産業省（DTI）、情報通信省（DICT）を中心に起業家支援を行っている。技術ベースのスタートアップが経済発展に貢献し、社会のおよび環境的な利益を生み出している。2019年に施行された「Innovative Startup Act」に基づき、フィリピンスタートアップ開発プログラム（PSDP）が設立され、スタートアップに対する多様なイニシアチブ、利益、インセンティブを提供している。フィリピン健康研究開発評議会（PCHRD）は、スタートアップ研究助成プログラムを運営し、研究開発、技術改善、初期市場の牽引を支援している、フィリピンは、ASEAN 地域で活発な VC 市場を持ち、Kickstart Ventures、Foxmont Capital Partners、Manila Angel Investors Network（MAIN）などの著名なベンチャーキャピタルが存在している。これらのファンドは、初期段階のスタートアップを支援し、成長を促進している。

<日本人起業家の状況>

藤岡頼光氏は、セブで2011年に QQ English 社は、英語教師を数千人抱え、世界27か国から生徒が集めて授業を行う。数千人の教師が、年間数万人の語学留学生と1万人を超える世界中の生徒にオンラインで授業を提供している。

早川諒氏は AHGS 社を起し、自らの BPO(業務外注事業)の経験を使い、英会話スクールに集まる学生を対象に巨大コールセンターを運営し、日本の大手電話会社等のバックオフィスを経営している。

カンボジア

カンボジア政府は、スタートアップエコシステムの成長を支援するために積極的な政策を推進している。特に、経済財政省が主導する「Startup Cambodia」プログラムは、地元のスタートアップを支援し、カンボジアの起業家精神を育成することを目的としている。TSC はプノンペン大学内で活動するカンボジア政府の行政機関で、若者や学生等にビジネス創出の機会を提供している。スタートアップに対する講義やメンタリングを提供し、

ビジネスモデルのブラッシュアップを支援。また、アンコール・ハブなどのインキュベーターが存在し、スタートアップに対する支援を行っている。スマートアジアデジタルイノベーションファンド (SADIF)、Haystack Fund や Uberis Capital などのベンチャーキャピタルが存在している。

<日本人起業家の状況>

猪塚武氏は、キリロム工科大学を設立した。大手企業を売却後、カンボジアの未来都市+理系に特化した大学を運営。驚きの構想を基に、無料の大学を設立した。

倉田浩伸氏は、カンボジア内戦によって絶滅の危機にあった胡椒を同国の一大産業として復活させた。本来の高級食材としてリポジショニングし、完熟胡椒は日本だけでなくヨーロッパをはじめ世界中から評価され、愛用されている。

ラオス

ラオスのスタートアップエコシステムは、まだ発展途上であるが、徐々に成長し、ベンチャーを中心にスタートアップ活動が活発化している。ラオス政府は科学技術革新 (STI) システムを強化するための措置を講じており、持続可能なエネルギーに焦点を当てた研究開発 (R&D) の需要を高めている。Velocity Ventures、1982 Ventures、Vertex Ventures などの著名なベンチャーキャピタルが存在している。

<日本人起業家の状況>

井上育三氏は、ラム酒を製造する LAODI を設立した。最初はなかなか売れなかったが、ブランディングを行うことによって人気が出て、現在では国の主要輸出品に数えられるようになった。

ミャンマー

政治的な不安定さやインフラの不足がエコシステムの成長に影響を与えているが、若い人口やデジタル化の進展により、特に IT、フィンテック、農業分野でのスタートアップの成長が見られる。また、社会課題が積みあがる中、ソリューションを提供する起業家が活躍している。

<日本人起業家の状況>

黒柳英哲氏は、ミャンマーの農村部で小口融資（マイクロファイナンス）業者に業務管理システムを提供するビジネス(ミャンマー最大手)と、人々の生活を支える家族経営の商店から携帯電話で注文を受け取り、店頭まで商品を届ける配送サービスを行っている。

終わりに

本章では、最近 ASEAN 各国の停滞の突破口として注目されつつあるスタートアップの状況に焦点を当ててみた。ASEAN は、様々な文化、人種、宗教が交わる結節点であり、イノベーションやスタートアップを生みやすい土壌を醸成している。その結果として、ユニコーン企業 29 社と日本の 8 社と比べても、飛躍的にスタートアップ熱は高まってきている。その状況を概観し、その中で、象徴的事象である、EC（電子商取引）発展、Unicorn 企業の出現と成長、VC 資金調達の発展の状況を分析した。このような、経済環境の中、各国政府がエコシステム形成に躍起になり、様々な方策を打ち出し競い合っている。

このような状況の中、まだ一部であるが日本人起業家が ASEAN に現れ、日本と異なった異文化の経営環境の中で活路を見出し、徐々にではあるが活躍し始めている。彼らは、最近のグローバル思考低下、起業家精神の減退、イノベーションなどで劣る日本企業のローカルモデルになると筆者は考えている。

参考文献

- 岩崎薫里 (2024) .「冬の時代」の ASEAN 地域のスタートアップ」『アジア・マンスリー 2024 年 10 月号』日本総研
- 佐脇英志(2018).「3 スタートアップイノベーション：ASEAN 日本人起業家が織りなす新イノベーション」『世界経済評論 World Economic Review11 月 12 月』 pp.57-59 一般財団法人国際貿易投資研究所 (ITI)
- 佐脇英志(2019).「ASEAN 日本人起業家とイノベーションの研究(タイ・マレーシアの事例)」, 佐脇英志 (2019).『国際ビジネス研究 Journal of international business 11(1)』国際ビジネス研究会 pp.21-43
- 佐脇英志(2019).「フィリピン日本人起業家と 3 スタートアップイノベーションの研究」(査読付)『アジア経営研究 The journal of Asian management studies (25)』, 77-95, 2019 アジア経営学会
- 佐脇英志(2020).「コロナ禍と戦うアジアの日本人起業家達：ピボットでピンチをチャンスに！」『世界経済評論 IMPACT』 [No.1759 2020.05.25]

- 佐脇英志(2020).「コロナ禍で戦う 世界の日本人起業家 カギはピボット戦略」『BizGate リポート／人材』日経 BizGate 2020.10.19
- 佐脇英志(2021).「ホーチミンとハノイの日本人起業家と3つのイノベーションの研究 A study on Japanese Entrepreneurs in Ho chi min and Hanoi and the 3 Innovations」『都留文科大学研究紀要第93集』pp111-135 都留文科大学
- 佐脇英志(2021).「新型コロナ禍に挑む ASEAN の日本人起業家経営者：ピボット戦略（事業転換）の駆使」『実践経営学研究 No.12』pp93-101 実践経営学会
- 佐脇英志(2021).「ベトナムの有名日系ピザ店「4P's」 コロナ下の進化と真価」『BizGate リポート／人材』日経 BizGate 2021.4.7
- 佐脇英志(2021).「ミャンマー日本人起業家に見る気迫の経営：コロナ禍そしてクーデター」『世界経済評論 IMPACT』 [No.2201 2021.06.21]
- 佐脇英志(2022).「コロナ禍における ASEAN の日本人起業家経営者：ピボット戦略（事業転換）による生き残り」（査読付）『実践経営 No.59』 pp.049-059 実践経営学会
- 佐脇英志(2022).「ポストコロナに向けてベトナム・ホーチミンで活躍する日本人 ICT 起業家達」『世界経済評論 IMPACT』 [No.2781 2022.12.12]
- 佐脇英志(2023).「激動のラオスで活躍する日本人起業家達」『世界経済評論 IMPACT』 [No.3147 2023.10.16]
- 佐脇英志、高石光一 2024 「ポストコロナにおけるアジアの日本人起業家とイノベーション」『アジア研究所所報第194号』 pp6-7、亜細亜大学
- 佐脇英志(2023).「インド1億5千万仏教徒の頂点に立つ佐々井秀嶺上人」『世界経済評論 IMPACT』 [No.3587 2024.10.14]
- 佐脇英志(2024).「海外日本人社会起業家の研究：東南アジア、アフリカの事例」『都留文科大学研究紀要 第100集』 pp115-130、都留文科大学

[禁無断転載]

新たな課題に挑戦する ASEAN

令和 6 年度（一財）貿易・産業協力振興財団 助成事業

発行日 2025 年 2 月

編集発行 一般財団法人 国際貿易投資研究所

〒104-0045 東京都中央区築地 1 丁目 4 番 5 号 第 37 興和ビル 3 階

Tel : (03) 5148-2601 Fax : (03) 5148-2677

Home Page : <https://iti.or.jp/>

