



令和7年度  
AEC2025に向けて前進したASEAN

2026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7年度 (一財) 貿易・産業協力振興財団 助成事業



## はしがき

AEC2025（ASEAN 経済共同体 2025）の行動計画が実施された 2016 年から 2025 年は激動の期間であった。新型コロナウイルスの感染拡大、米中対立の激化、ミャンマーのクーデター、ロシアのウクライナ侵攻など大きな事件・紛争が相次いだ。中国は一帶一路構想を ASEAN でも展開するなかで ASEAN を含むアジアでもデジタル化が着実に進展している。

こうした世界情勢において ASEAN6 の経済成長率は低下しつつあり、一部の国では所得の罅が懸念されている。東アジアでは CPTPP（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）に次いで ASEAN が主導した RCEP（地域的な包括的経済連携）協定が発効した。また、米国が立ち上げた IPEF（インド太平洋経済枠組み）には ASEAN から 7 か国が参加している。そうした中で ASEAN は AEC2025 の行動計画を着実に実施してきた。AEC2025 では AEC2015 でほぼ実現した物品貿易の自由化に加え、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も注力している。

今年度の調査では、AEC2025 に向けて実施されてきた自由化や円滑化の具体的な取り組み状況と成果について、投資および物品の貿易、通商秩序と連結性、金融統合を対象とした。投資に関し、AEC2025 における投資関連の協定の改定や、拡大が著しい中国の ASEAN 向け投資を分析した。物品貿易では ASEAN 貿易の変遷と米国の関税政策の影響、物品貿易における AEC2025 の成果と課題を取り上げたほか、保護主義化が進む世界の通商秩序における ASEAN の連携の強化や ASEAN の変化に合わせた「連結性」の再定義の必要性を検討した。また、AEC2025 の金融分野での統合の進捗と QR コード決済など金融サービスのデジタル化を取り上げた。

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。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。なお、長年にわたり当研究所の ASEAN 研究会の委員を務められた九州大学の清水一史先生が昨年 5 月に急逝された。ASEAN 経済に対する清水先生のご知見と研究会へのご協力に深く感謝を申し上げますとともに、謹んで哀悼の意を表する。

2025 年度「AEC2025 から次のステージに向かう ASEAN」研究会

委員長： 石川 幸一 亜細亜大学 アジア研究所 特別研究員

委員 : 篠田 邦彦 政策研究大学院大学 政策研究院教授・参与  
委員 : 助川 成也 国士舘大学 政経学部経済学科 教授  
委員 : 深沢 淳一 読売新聞東京本社 取締役 編集委員  
委員 : 福地 亜希 (公財) 国際通貨研究所 主任研究員  
事務局 : 吉岡 武臣 国際貿易投資研究所 主任研究員

2026年2月

一般財団法人 国際貿易投資研究所

# 要 旨

## 第1章 物品貿易を中心とした AEC2025 の成果の評価と課題

本稿は、物品貿易分野を中心に ASEAN 経済共同体 (AEC) 2025 の成果と課題を実証的に検証する。ATIGA に基づき域内関税はほぼ全面撤廃され、数量制限の原則禁止、原産地規則の整備、自己証明制度や電子フォーム D の導入、ASEAN シングルウィンドウ (ASW) の稼働など、制度的基盤は大きく前進した。その結果、域内展開に伴う制度的不確実性は低下し、企業にとって長期的な投資判断を行う前提条件は整った。

他方、域内貿易比率は依然 20% 台にとどまり、EU のような高度な単一市場には至っていない。背景には、MFN 関税率の低下による特惠マージンの縮小、原産地規則遵守コスト、RCEP 等との制度重複、そして SPS・TBT を中心とする非関税措置 (NTM) の増加と規制運用のばらつきがある。物流・通関手続の国家間格差や予見可能性の不足も総貿易コストを押し上げている。

総じて AEC2025 は「統合の完成」ではなく、関税自由化を基礎とする制度整備段階を達成したと評価できる。今後は非関税措置の透明化・調和、貿易円滑化の実効性向上、サプライチェーン強靱化を通じて統合の質を高めることが課題であり、企業には制度活用能力を競争優位に転化する戦略的対応が求められる。

## 第2章 ASEAN への外国投資動向と AEC2025 における投資政策

ASEAN の経済統合の目的の一つは対内外国投資 (FDI) の誘致である。1993 年に取組みが始まった AFTA(ASEAN 自由貿易地域)と 2007 年にブループリントによる行動計画が開始された AEC(ASEAN 経済共同体)は外国投資の誘致を目的の一つとしていた。ASEAN の外国投資誘致のライバルは巨大市場を擁する中国だった。ASEAN は経済統合により人口 6 億 9000 万人に達する大きな統合市場を形成するとともに投資の自由化を進めた。

ASEAN は現在、世界の主要投資受入れ地域となっている。世界の対内外国直接投資 (FDI) に占める ASEAN のシェアは 2000 年の 1.7%から 2010 年 8.0%、2020 年 13.0%と増加し、2024 年は 14.9%で米国 18.5%、EU17.7%と並ぶ主要な対内 FDI 受入れ国・地域となっている。1990 年代の中国投資ブーム以降、外資受入れで ASEAN を中国が上回っていたが、2021 年以降は ASEAN が中国を上回っており、2024 年は中国の 1,162 億ドルに対し ASEAN は約 2 倍の 2,253 億ドルだった。

AEC 形成に向けての取組みが開始される前の投資誘致の取組みは、投資自由化を目指す ASEAN 投資地域枠組み協定 (AIA) と投資保護を目的とする ASEAN 投資促進保護協定 (AIGA) の策定である。2007 年に開始された AEC2015 ブループリントでは ASEAN 包括的投資協定 (ACIA) の策定が大きな成果である。ACIA は AIA と AIGA を統合し、投資家対国の紛争解決についての詳細な規定や AGIA、AIA になかったパフォーマンス要求の禁止を規定する国際水準の投資協定である。2016 年から 2025 年の AEC2025 では、パフォーマンス要求の禁止の範囲の拡大など ACIA の改定が行われるとともにコロナ禍からの経済回復を目的に ASEAN 投資円滑化枠組みが合意された。

2026 年から開始される AEC 戦略計画 2026–2030 は、6 つの戦略目標 (Strategic Goals)、44 の目的 (Objectives) と 192 の戦略措置 (Strategic Measures) を設定している。投資分野では、「魅力的な投資先としての ASEAN」という目的を掲げており、ASEAN 包括的投資協定 (ACIA) と ASEAN 投資円滑化枠組み (AIFP) などの投資関連イニシアティブを効果的に実施するとしている。

ASEAN への外国投資の増加は ASEAN 経済の成長、優れた投資環境とともに AEC により統合された大市場 (自由貿易地域) が実現したことと AEC の投資についての行動計画により投資関連法の整備を行い自由でルールに基づく投資制度を実現したことが貢献している。AEC は外国投資誘致という ASEAN 経済統合の当初からの大きな目標を実現しており全体として成功と評価できる。

### 第 3 章 東アジアの通商秩序と日 ASEAN の戦略

東アジアの通商秩序は、米中対立を端緒とする保護主義の拡大と産業政策競争、WTO の機能不全により揺らいでいる。加えて中国の非市場的措置に基づく過剰供給と依存関係の武器化、グローバル・サウスの台頭、グリーン転換・デジタル化の進展が競争を激化させている。日本は、米国との関税交渉と市場多元化、過剰生産能力や経済的威圧への対応、RCEP・CPTPP 等の強化、FOIP と AOIP との連携、AZEC と信頼できるデジタル経済の構築を通じて日 ASEAN 協力を深化させるべきである。

### 第 4 章 ASEAN の金融統合の現状と展望

ASEAN においては、加盟国間の市場規模・成熟度の差異もあり、銀行セクターや資本市場に関わる金融統合の進展は一部に限られるものの、QR コード決済の連携などでは急速に

進展がみられる。金融サービスのデジタル化や GX に向けたファイナンスニーズの高まりといった金融環境・需要の変化を踏まえ、今後も可能な分野・方法で協力を進める「ASEAN Way」で持続的な成長につなげていくことが期待される。日本については、「チェンマイ・イニシアティブ」や「アジア債券市場育成イニシアティブ (ABMI)」、現地通貨の利用促進といった ASEAN+3 としての通貨・金融協力の強化に加えて、産業高度化やエネルギートランジションに関わる技術・ファイナンス面での支援・連携余地は大きい。

## 第 5 章 「Asean Connectivity2.0」へ

### —ASEAN 連結性の再構築及び日本の協力に関する考察

東南アジア諸国連合 (ASEAN) は域内各国の国境を越えたインフラなどの整備を通じて地域経済の活性化を図る「連結性」(connectivity) プロジェクトに取り組んでいる。具体的には、ASEAN 連結性マスタープラン 2010、同 2025、ASEAN 連結性戦略計画の 3 つの計画に基づいて推進してきたが、分析してみると収益性、資金調達力、各国で異なる規制制度や調整能力などがネックとなり、高い相乗効果をもたらす事業は少ないのが実態である。

本章は、既存の連結性事業の問題点を分析したうえで、世界経済を取り巻く状況が激変する中、ASEAN だけにとどまらず域外の国・地域・国際機関と連携して新たな課題に重層的、立体的に対処する新モデル、すなわち「ASEAN Connectivity 2.0」への転換を提言している。具体的には ASEAN と日本、中国、韓国、インド、豪州 NZ の「ASEAN+6」の枠組みでエネルギー、高齢化、デジタル、AI などの諸課題を立体的に解決する仕組みを構築すべく、日本と ASEAN の有志国で枠組みを早急に整備するよう求めている。

## 第 6 章 2000 年以降の ASEAN 貿易の変遷と米国トランプ政権の関税政策による影響

中国の輸出入額が急速に拡大した 2000 年以降の世界貿易において、着実に経済統合を進めてきた ASEAN のシェアも拡大している。近年の ASEAN の輸出は米国および中国向けのシェアが拡大しており、後発加盟国のベトナムが ASEAN の輸出拡大に大きく貢献した。ASEAN の輸入では中国からの輸入が全体の約 4 分の 1 を占めるほか、輸入においてもベトナムの増加が著しい。ASEAN では輸出入ともに集積回路などの電気・電子機器の貿易額が最も多く、貿易の拡大に大きく寄与した。

米国の第 1 次トランプ政権が 2018 年に実施した中国への追加関税措置は米国の対中輸入を減少させたが、ベトナムなどの ASEAN やメキシコからの輸入が増加し米国の貿易赤

字額の縮小には繋がらなかった。2025年に発足した第2次トランプ政権は全世界を対象とした相互関税を導入した。米国はASEANの多くの国に対し相互関税の引き下げ交渉に合意、相互関税の税率を約20%に引き下げた。一方、交渉に合意したASEAN側は米国に対する関税および非関税障壁の撤廃を行うこととなった。

世界貿易が不透明な状況にあるなか、ASEANではFTAによって貿易の多角化を図っている。特定の国への貿易の集中は経済安全保障上のリスクであり、柔軟性のある強靱なサプライチェーンの構築が不可欠である。

# 目次

第1章 物品貿易を中心とした AEC2025 の成果の評価と課題	1
はじめに	1
第1節 ASEAN 市場は「統合市場」になったのか	2
1. 制度上の統合はほぼ完成	2
2. 企業の実感との乖離	3
3. 域内貿易比率が示す統合の限界	3
4. 制度基盤は整ったが、統合は進行形で	6
第2節 関税自由化の成果とその限界	6
1. ATIGA が実現した「関税ゼロ」の意味	6
2. 関税撤廃がもたらした競争環境の変化	7
3. 特惠制度の利用実態	9
4. 関税撤廃の次の課題	10
第3節 非関税措置（NTMs）という真の障壁	11
1. 削減が求められる「総貿易コスト」	11
2. 透明化進展も、限定的な調和	12
3. 非関税措置（NTM）の導入状況と評価上の限界	13
4. 企業にとっての最大の課題は「予見可能性」	15
第4節 原産地規則と特惠制度の実効性	16
1. 制度整備進展も、企業の利用は選択的	16
2. 原産地規則は戦略ツールである	17
第5節 貿易円滑化と通関制度の進展	18
1. ASEAN シングルウィンドーと電子化の前進	18
2. 物流・インフラ格差と制度運用の現実	19
第6節 域内分業が深化しきれない構造要因	20
1. 経済構造の類似性と域外指向型モデル	21
2. 地政学リスクとサプライチェーン再編	21
3. 制度と構造のギャップ	22
第7節 AEC2025 の総合評価	23

1. 確実に強化された制度基盤.....	23
2. 統合の実態はなお発展途上にある.....	24
3. 「運用の高度化と強靱化」を目指す —AEC 戦略計画 2026～2030 での方向性 ..	25
第 8 節 まとめ — 企業への戦略的示唆.....	26
1. 「ゼロ関税後」の競争は制度活用能力で決まる.....	26
2. サプライチェーン再設計と域内役割分担の再考.....	27
3. 「平時の AEC」から「緊急時でも対応できる AEC」に.....	27
<b>第 2 章 ASEAN への外国投資動向と AEC2025 における投資政策.....</b>	<b>30</b>
はじめに.....	30
第 1 節 ASEAN への対内外国投資動向.....	31
第 2 節 ASEAN 経済統合と投資政策.....	36
1. AEC2015 から AEC2025 へ.....	36
2. 投資関連法の整備の進展.....	36
第 3 節 AEC 戦略計画（2026～2030）と投資.....	41
1. ASEAN 共同体ビジョン 2045.....	41
2. ASEAN 経済共同体戦略計画（2026－30）：6 つの戦略目標.....	42
おわりに.....	44
<b>第 3 章 東アジアの通商秩序と日 ASEAN の戦略.....</b>	<b>47</b>
第 1 節 東アジアの通商秩序の変化.....	47
1. 保護主義の高まりと国際秩序の揺らぎ.....	47
2. 中国による過剰供給・経済的威圧.....	51
3. グローバル・サウスの台頭と競争の激化.....	54
4. アジアにおける GX・DX の進展.....	57
第 2 節 通商秩序の再構築に向けた日本と ASEAN の戦略と具体的取組.....	59
1. 米国の高関税政策と中国の過剰生産能力問題への対応.....	59
2. 米国以外の同志国との経済連携の強化.....	62
3. ASEAN 等のグローバル・サウス諸国の取り込み.....	67
4. デジタル、グリーンなど新たな政策課題への対応.....	72

<b>第 4 章 ASEAN の金融統合の現状と展望</b> .....	<b>76</b>
はじめに.....	76
第 1 節 ASEAN における金融統合の目標と進捗・課題.....	76
1. 主な目標.....	76
2. 主な施策の進捗と課題.....	77
第 2 節 「AEC 戦略計画 2026-2030」における金融分野の概要と今後の方向性.....	84
1. 今後の金融統合の方向性.....	84
2. 戦略的行動計画.....	85
第 3 節 ASEAN+3 としての取り組みと今後の協力の可能性.....	86
1. ASEAN+3 としての取り組み.....	86
2. 日本・ASEAN 間のさらなる金融協力の可能性.....	95
おわりに.....	96
<b>第 5 章 「Asean Connectivity2.0」へ —ASEAN 連結性の再構築及び日本の協力に関する 考察</b> .....	<b>100</b>
はじめに.....	100
第 1 節 これまでの ASEAN 連結性の取り組みの検証と浮かび上がった問題点.....	100
1. 2010 年に ASEAN の「連結性」を定義づけ.....	100
2. 低調だった ASEAN 連結性マスタープラン 2010 (MPAC2010) の 15 優先事業 .....	101
3. MPAC2025 の概要.....	103
4. MPAC2010、MPAC2025 から浮かび上がる 4 つの課題.....	105
5. 「ASEAN 連結性戦略計画」について.....	106
6. ASEAN 連結性に対する日本の ODA、中国の「一帯一路」政策の関わり.....	107
第 2 節 MPAC と日本、中国の援助を踏まえた連結性プロジェクトの全体総括.....	108
1. 不明確な「ASEAN 連結性」の定義、単体 ODA の列記にとどまる.....	108
2. 中国と ASEAN の新たな鉄道物流網として拡大する「中国ラオス鉄道」.....	110
3. QR コードの越境決済は一層拡大、ASEAN は「決済連結性」で世界最先端地域に .....	111
第 3 節 変質を始めた ASEAN の結束.....	113

1. 5つの段階で変貌してきた ASEAN .....	113
2. 第五期は「加盟国の独自外交と ASEAN 協調の両輪戦略期」 .....	114
第4節 ASEAN 域外との広域連携で「ASEAN Connectivity2.0」に転換を .....	116
1. 複数の課題を組み合わせて広域的・立体的な設計を .....	117
2. 今世紀の新たな課題を ASEAN+6 の広域連結性で対処するアプローチに .....	118
3. 新たな問題点と検討課題のイメージ .....	118
4. 複数の課題を横串的に組み合わせて、立体的なプロジェクトにつなげる .....	119
5. こうした広域連結性を主導、けん引することが日本の役割 .....	120
<b>第6章 2000年以降の ASEAN 貿易の変遷と 米国トランプ政権の関税政策による影響</b>	
.....	<b>122</b>
はじめに .....	122
第1節 2000年以降の世界貿易における ASEAN .....	122
1. 世界の輸出：中国のシェアが急速に拡大、ASEAN も増加 .....	122
2. ASEAN の輸出：米国・中国向けの割合が増加 .....	123
3. 世界の輸入：世界最大の輸入国は米国、中国のシェアも拡大 .....	129
4. ASEAN の輸入：輸入全体の4分の1を中国が占める .....	131
第2節 米国のトランプ政権による関税政策が ASEAN に与えた影響 .....	134
1. 米国の第1次トランプ政権による対中追加関税（2018年一）の実施 .....	134
2. 第2次トランプ政権では追加関税の対象を全世界に拡大 .....	137
3. 米国との交渉合意による ASEAN に対する相互関税の引き下げ .....	139
4. 米中貿易が縮小する一方、中国企業は ASEAN の製造業への投資を拡大 .....	141
5. 貿易の多角化を進める ASEAN、ただし貿易の相手国は集中傾向 .....	146
まとめ .....	149

# 第1章 物品貿易を中心とした AEC2025 の成果の評価と課題

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

ASEAN は 2015 年末に ASEAN 経済共同体 (AEC) を発足させ、次いで 2025 年为目标年とする行動計画 AEC2025 の下で域内経済統合を深化させてきた。とりわけ物品貿易分野は統合の中核であり、域内関税の事実上の撤廃、原産地規則の整備、貿易・税関円滑化の推進など、制度面での進展は明確である。

他方で、域内貿易比率は依然として 20%台にとどまり、欧州連合 (EU) のような高度な域内完結型市場には至っていない。制度整備と実態としての統合の間には、依然としてギャップが存在する。

本稿は、物品貿易を中心に AEC2025 の成果と課題を検証し、その実務的含意を整理することを目的とする。関税撤廃の達成状況に加え、非関税措置の残存、原産地規則の実効性、通関・物流制度の進展、域内分業構造の制約要因などを多角的に検討し、制度基盤の整備がどの程度実際の企業活動に結び付いているのかを分析する。あわせて、米中対立の長期化や経済安全保障の強化といった外部環境の変化が、ASEAN 域内統合に与える影響も視野に考察する。

AEC2025 は統合の終着点ではなく、関税自由化を中心とする制度基盤を整えた段階と位置付けるのが妥当である。2025 年 10 月の首脳会議では、その成果と課題を踏まえ、包括的成長・デジタル変革・持続可能性・強靭性を柱とする「AEC 戦略計画 2026~2030」が示された。新計画は、自由化の量的拡大よりも、制度の実効性向上や非関税措置の透明化、通関・物流の高度化などを通じて、統合の「質」を高めることを目指すものである。今後は、制度を整える段階から、それを機能させ、企業が活用できる段階へと移行できるかが、統合深化の鍵となる。本稿は、政策評価にとどまらず、企業戦略への示唆を提示することを通じて、ASEAN 市場をどのように捉え、どのように活用すべきかを考察する。

## 第1節 ASEAN市場は「統合市場」になったのか

### 1. 制度上の統合はほぼ完成

2015年末にASEAN経済共同体（AEC）が正式に発足してから10年が経過した。この間、ASEANは「単一市場・生産拠点」の実現を掲げ、物品貿易の自由化を中心に統合を進めてきた。制度面で見れば、その成果は小さくない。

ASEAN物品貿易協定（ATIGA）に基づき、先発加盟6カ国（注1）では2010年に、ほぼすべての品目で関税が撤廃されている。後発加盟国についても、段階的削減措置を経て大部分の関税が2018年にはゼロ水準に到達した。域内関税の撤廃率（自由化率）は、先発加盟国で99.3%、後発加盟国で97.7%、ASEAN全体で98.6%に達し、世界的にも自由化水準が高いFTAと言えよう（表1）。

表1 ASEAN各国のAFTAにおける国別関税撤廃状況

	総品目数	関税率0%		0% 超	その他 ※
			自由化率		
ブルネイ	10,813	10,727	99.2%	-	86
インドネシア	10,813	10,686	98.8%	16	111
マレーシア	10,814	10,667	98.6%	61	86
フィリピン	10,824	10,739	99.2%	56	29
シンガポール	10,813	10,813	100.0%	-	-
タイ	10,813	10,798	99.9%	15	-
ASEAN-6	64,890	64,430	99.3%	148	312
カンボジア	10,813	10,650	98.5%	163	-
ラオス	10,813	10,451	96.7%	276	86
ミャンマー	10,813	10,748	99.4%	15	50
ベトナム	10,813	10,389	96.1%	81	343
CLMV	43,252	42,238	97.7%	535	479
ASEAN10	108,142	106,668	98.6%	683	791

（※）品目はスケジュールH品目（GEL）

（備考）AHTN2017ベース。

〔資料〕ASEAN事務局（2018年9月6日）のプレゼンによる。

また数量制限についても、1992年のAFTA-CEPT（共通効果特惠関税）協定で撤廃が合意され、先発加盟国（ASEAN6）では2003年前後までに原則撤廃が完了した。後発加盟国（CLMV）についても移行期間を経て段階的に撤廃が進められ、2010年発効のATIGAにおいて数量制限の原則禁止が域内共通ルールとして明文化された。また特惠原産地証明

制度や自己証明制度（AWSC）も整備された。電子フォーム D の導入、ASEAN シングルウィンドウ（ASW）の稼働など、通関のデジタル化も進んだ。形式的に見るならば、ASEAN は高度に自由化された地域経済圏である。

この制度整備は、企業にとって重要な意味を持つ。少なくとも関税という最も分かりやすい貿易障壁は、ほぼ取り除かれた。サプライチェーンを域内に配置する際の制度的リスクは、1990 年代や 2000 年代初頭と比べて格段に低下している。しかし、重要なのは「制度が整ったこと」と「市場が統合されたこと」とは同義ではない、という点である。

## 2. 企業の実感との乖離

企業にとって ASEAN は依然として「10 カ国別々の市場」であるという声は少なくない。関税はゼロでも、実務上の負担は残っている。ASEAN は関税同盟ではないことから、ATIGA を利用した場合でも、通関手続き自体は必要になる。税関手続きは国ごとに運用が異なる。必要書類、審査基準、通関時間、担当官の裁量範囲など、実務の細部に差異がある。原産地証明の確認方法や追加資料の要求も統一されていない。衛生植物検疫（SPS）や技術的規格（TBT）の適用基準も完全には調和していない。

たとえば、同一製品であっても、タイでは容易に通関できるが、インドネシアでは追加認証が求められる、といった事例は珍しくない。ベトナムで登録済みの製品規格が、フィリピンでは再審査対象となることもある。

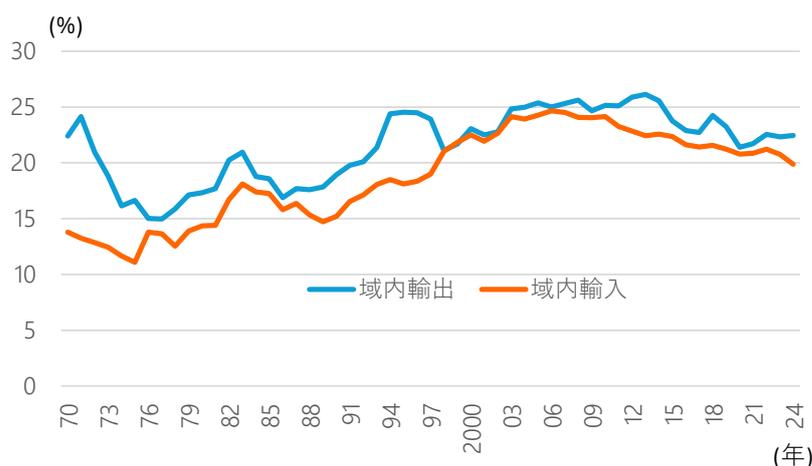
このような差異は、企業にとって追加コストであり、時間的コストでもある。関税ゼロのメリットが、手続コストによって相殺される場合がある。ASEAN としての制度は整備されたものの、制度の運用は依然として各国主権のもとにある。ここに、統合の「制度的完成」と「実務的統合」の間のギャップが存在すると言える。

これに対し EU は関税同盟であり、共通対外関税を採用している。域内取引は原則として通関を伴わず、物品は単一市場内で自由に移動する。税関法は EU 関税法典の下で統一され、SPS や製品規格も広範に調和または相互承認が進んでいる。企業は一加盟国で合法的に販売が認められた製品を、原則として他の加盟国でも追加手続きなく販売できる。この制度的・運用上の一体性が、EU 域内の低い貿易コストとして現れていると解釈できる。

## 3. 域内貿易比率が示す統合の限界

統合の実態を測る指標の一つが域内貿易比率である。ASEAN の域内貿易額の対世界比率（域内貿易比率）は、AFTA-CEPT 協定の発効（1993 年）により輸出入とも上昇し続けてきたが、2010 年に先発加盟 6 カ国が基本的に関税を撤廃して以降は、約 25%前後をピークに、逆に緩やかに減少している（図 1）。

図 1 ASEAN の貿易に占める域内輸出の推移（1970～2024 年）



(資料)International Trade in Goods : IMTS (IMF)

ATIGA の特惠関税は、MFN 関税がなお高い農産品・自動車など一部品目では比較的活用が進んだものの、多くの品目では利用が低調で、FTA による貿易創出効果が限定的との指摘もある(ERIA, 2021)。とりわけ WTO 情報技術協定 (ITA) 対象製品に代表されるが、ASEAN 各国の最恵国待遇 (MFN) 関税率そのものが低水準または無税である場合、FTA を使って得られる関税差益 (FTA 特惠マージン) は小さく、またはマージン自体が発生せず、煩雑な手続きを踏んでまで ATIGA 特惠を利用するインセンティブが生まれにくい (表 2)。その結果、企業の FTA 利用率の低さが課題となっている。

表 2 ASEAN 加盟国の単純平均最恵国待遇 (MFN) 関税率 (2023 年)

単位：%

	ブルネ イ	カンボ ジア	インド ネシア	ラオス	マレー シア	ミャン マー	フィリ ピン	シンガ ポール	タイ	東ティ モール	ベトナム
全品目(MFN)	0.5	9.4	8.0	8.6	5.5	7.6	6.0	0.0	9.9	2.5	9.5
農産品	0.1	11.9	8.6	11.1	7.0	15.9	9.5	0.1	28.3	2.5	17.0
非農産品	0.6	9.0	7.9	8.2	5.3	6.3	5.4	0.0	7.0	2.5	8.3

(注) オーバーハングとは、譲許税率と実行税率の差 (柔軟性) を表す。

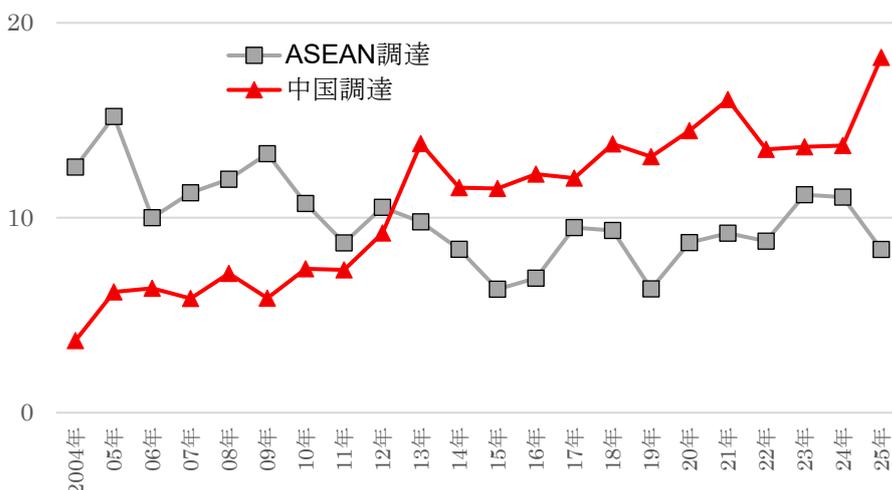
(資料) World Tariff Profiles 2025 (WTO)、ASEAN事務局

実際、前述の ERIA の重力モデルを用いた計量分析によれば、ATIGA の利用によって域内貿易が統計的に有意に増加した品目はごく一部にとどまり、その増加幅も FTA の特惠マージンや利用率と正の相関があるに過ぎないとされる。以上から、非関税障壁（NTB）削減や原産地規則（ROO）簡素化といった制度の実効性確保が十分でなく、ASEAN 域内企業、とりわけ中小企業による FTA 活用を阻む要因となっていることが浮かび上がる。

また詳しくは後述するが、特に ASEAN 域内の輸入において、域内調達が増加した原因には、ATIGA での原産地規則の柔軟化の一環で、「関税分類変更基準」が一般規則としての採用されたことも影響している可能性がある。2008 年、ASEAN は原産地規則の一般原則として付加価値率 40%基準に加え、関税分類変更基準を全面導入した。これにより企業の原産地判定は簡素化され、利便性は大きく向上したとして、利用者サイドから前向きな評価がある。一方で、現地調達を伴わなくても、輸入中間財・部品から完成品に至る際に、関税分類の変更を以って原産地が付与されるため、域内調達のインセンティブは相対的に低下し、域外の中国から低コストの中間財・部品の調達が拡大した可能性がある（図 2）。

図 2 在タイ日系企業の ASEAN・中国からの輸入調達比率（輸入調達=100）

（単位：％）



（資料）アジアオセアニア日系企業実態調査（ジェトロ、各年版）

その結果、ASEAN の域内貿易比率は、概ね 20%台前半で推移しており、上昇傾向は見られない。EU の域内貿易比率が凡そ 50%代後半から 60%であることと比較すれば、

ASEANの統合度は限定的であることが分かる。もちろん、EUとASEANでは歴史的背景も経済構造も異なる。ASEANは開放的な対外貿易構造を維持しており、中国、日本、米国などとの取引が大きな比重を占める。ASEANは「閉じた統合圏」ではなく、「開かれた生産ネットワークの結節点」である。

しかし、関税撤廃がほぼ完了したにもかかわらず、域内比率が劇的に上昇していない事実は重要である。それは、関税撤廃のみでは分業構造は自動的に深化しないことを意味する。域内分業の深化には、非関税措置の調和、物流インフラの改善、産業補完関係の強化など、より構造的な対応が必要である。

#### 4. 制度基盤は整ったが、統合は進行形で

AEC2015の設立以降、AEC2025までの10年間は、制度整備の10年であったと評価できる。関税撤廃、特惠制度整備、電子化推進、透明性向上など、基盤は確実に強化された。しかし統合は「完成」したのではなく、現在進行形である。

企業にとって重要なのは、統合度を理念的に評価することではなく、現実の制度環境をどう活用するかである。制度が整っているからこそ、使い方によって競争力の差が生じる。次節では、関税自由化の成果と限界をより具体的に検証する。

## 第2節 関税自由化の成果とその限界

### 1. ATIGAが実現した「関税ゼロ」の意味

ASEAN経済共同体（AEC）の物品貿易統合の中核に位置するのが、ASEAN物品貿易協定（ATIGA）である。ATIGAは、それまでのCEPT（共通効果特惠関税）枠組みを発展させ、関税撤廃と貿易円滑化措置を包括的に規定する協定として2009年に調印され、2010年に発効した。

前述の通り、AEC2025期間を通じて、ATIGAの最大の成果は関税撤廃のほぼ完全な実現である。ASEAN6ではほぼ全品目で関税がゼロとなり、CLMV諸国も柔軟措置の終了とともに大半の関税を撤廃した。コメなど一部例外品目はあるものの限定的であり、少なくとも制度上、ASEAN域内では関税が競争条件を左右する時代は終わったと言える（表3）。

企業にとってこれは重要な前提条件である。関税撤廃は、部品や中間財の域内調達を検討する際の障壁を取り除いた。自動車、電機、化学、食品など多くの産業で、域内の工程

分担を組みやすくなったことは事実である。

また、ATIGAによる関税撤廃は、ASEANが対話国と締結するASEANプラスワンFTAとの相乗効果により、投資誘致政策とも連動した。各国政府は、ゼロ関税環境を前提に、工業団地整備や投資優遇措置を組み合わせ、域内分業を前提とした生産拠点誘致を進めた。とりわけベトナムやタイは日系企業の、近年では中国企業のサプライチェーン再編の受け皿となった。制度的に見れば、ATIGAはASEAN統合の基礎を確立したと評価できる。

表3 AFTA/ATIGAの発展経緯

年	協定・枠組み	事項	特徴・位置づけ
1992年	ASEAN自由貿易地域(AFTA)-共通効果特恵関税(CEPT)協定	AFTA創設合意	関税引下げを通じた域内貿易促進が主目的。CEPT(共通効果特恵関税)方式を採用し、物品貿易に特化した枠組み。
1993年		CEPTスキーム開始	原則0~5%への段階的関税削減を実施。域内分業の基礎を形成。
2003年	ASEAN経済共同体(AEC)	ASEAN経済共同体(AEC)構想採択	AFTAを基礎に、関税以外の障壁削減、貿易円滑化へと射程を拡大。
2007年		ブループリント策定	AFTAを「制度化」し、物品貿易協定への格上げを準備。
2010年	ASEAN物品貿易協定(ATIGA)	発効	AFTA/CEPTを統合・法的拘束力を強化。関税撤廃に加え、原産地規則、税関手続、NTMs透明性などを包括。
2015年	ATIGA改正第1議定書	発効	原産地規則(PSR)および運用手続(OCP)の見直し。企業利用の実務面を改善。
2015年	ASEAN経済共同体(AEC)2015	AEC正式発足	ATIGAはAECの物品貿易の中核協定として位置付けられる。
2016年	AEC2025	新ブループリント採択	非関税措置(NTMs)、貿易円滑化、デジタル化への対応をATIGA改革の柱に設定。
2017年		統合戦略行動計画(CSAP)採択	ATIGAの運用改善、NTMs対処、原産地規則簡素化を具体的行動計画として明示。
2018年	ATIGA改正第2議定書	改正交渉開始に合意	単なる関税協定から「現代的物品貿易協定」へのアップグレードを目的。
2024年		交渉の実質的妥結	・原産地規則、税関・貿易円滑化、電子商取引、競争、消費者保護等を強化。再製造品、MSMEs、貿易と環境、サプライチェーン連結性等の新章を導入 ・全加盟国の署名完了後18か月で発効。域内物品貿易の「質的高度化」を狙う制度へ。
2025年		署名開始	
2027年(見込み)		発効見込み	

(資料) ASEAN事務局資料等より作成

## 2. 関税撤廃がもたらした競争環境の変化

しかし、関税撤廃の影響は単純なコスト削減効果にとどまらない。域内関税がゼロになったことで、各国企業は直接競争にさらされることになった。従来は関税によって一定の価格差が生じていた市場において、域内企業間の価格競争が激化した。とりわけ食品、鉄鋼、日用品などでは、価格優位を持つ国からの輸入が増加し、国内産業の再編を促す圧力が高まった。

これは統合の本質でもある。自由化は効率的な生産配置を促すが、同時に国内産業への

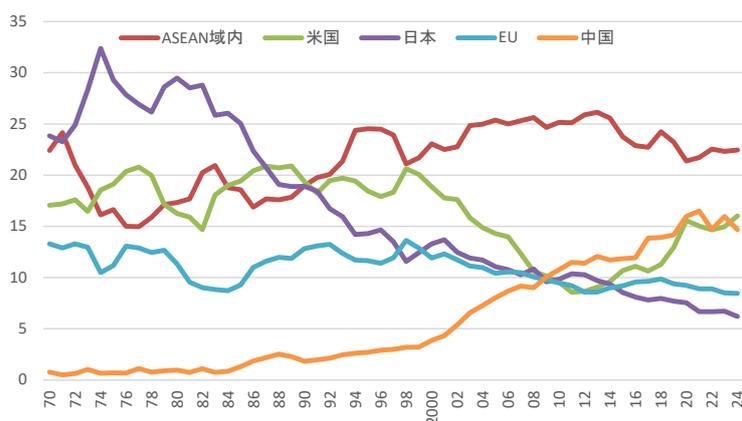
調整圧力を生む。ASEAN 各国は、この調整を政治的に管理しながら統合を進めてきた。

企業にとっては、域内市場を単なる輸出先と見るのではなく、生産ネットワークの一部として捉える視点が不可欠になった。関税撤廃は、「輸出戦略」から「分業戦略」への転換を迫ったのである。

にもかかわらず、域内貿易比率は大幅には上昇していない。むしろ 25%前後を天井に、下落している。この事実は、関税撤廃の効果に構造的限界があることを示している。

第一に、ASEAN の経済構造は依然として域外輸出指向型である。多くの国が輸出加工型製造業を主軸としており、最終市場は米国や欧州、中国であり、75~80%程度は域外に依存している。中間財の域内取引は存在するが、最終需要は相当程度、域外に依存している（図 3）。

図 3 ASEAN の主要国別輸出シェア推移（1970~2024 年）（単位：%）



(資料) Direction of Trade(IMF)

第二に、中国を中心とする東アジア生産ネットワークの存在である。ASEAN はその一部として機能しており、完全な域内完結型分業構造を形成しているわけではない。隣接する中国からの部品供給や中国向け輸出は依然として大きな比重を占める。

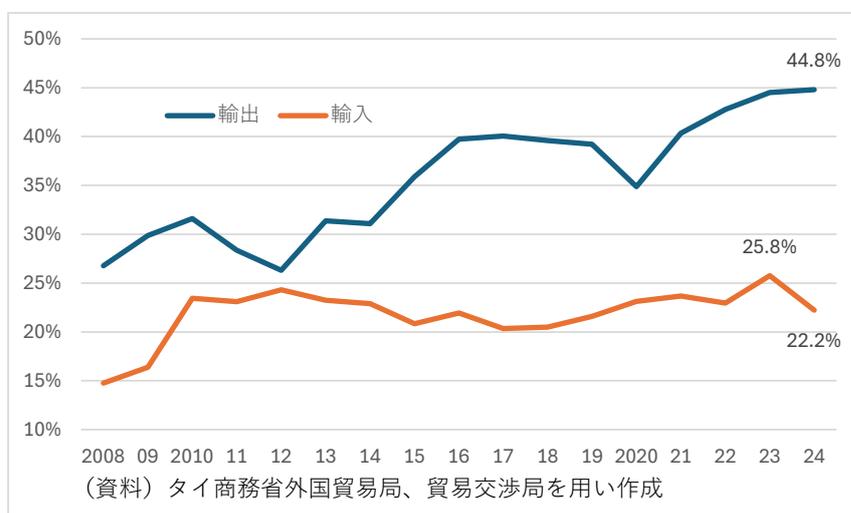
第三に、関税以外のコスト要因が依然として存在することである。非関税措置、物流インフラ格差、制度運用の不確実性などが域内分業の深化を制約している。関税は撤廃されたものの、関税だけでは統合は完結しないことは明らかである。

### 3. 特恵制度の利用実態

もう一つ注目すべきは、ATIGA 特恵関税の利用率である。制度上はゼロ関税であっても、原産地証明 e フォーム D を取得し、輸入国側税関に提示しなければ ATIGA 特恵関税は適用されない。実際に実務では、ATIGA 利用率が必ずしも 100%に達しているわけではない。

現に ATIGA 利用貿易額を公表しているタイを例に挙げると、域内関税削減の進展と利用経験の蓄積により、輸出は徐々に利用率（注 2）が拡大、2024 年は約 45%に達した。一方、輸入は 2010 年以降、20~25%の低位で推移している（図 4）。

図 4 タイの ATIGA 利用率推移



利用率が伸び悩む理由として、輸出の場合は、手続きコスト、原産地規則の複雑さ、他の FTA との選択の問題、更には関税減免の恩恵は基本的に輸出者側ではなく、輸入者側が恩恵を受けることも背景にある。また関税差が小さい場合、企業は特恵利用を選択しないこともある。一方、輸入の場合は、既存のタイ投資委員会（BOI）の輸出向け製品製造に使われる原材料・部材については関税が免税される制度があり、FTA を用いる必要がないことも一因である。

これは制度設計と企業行動の間のギャップを示している。制度が存在することと、制度が利用されることは別問題であることがわかる。

表 4 ERIA が指摘する AFTA (ATIGA) 利用上の課題

項目	ERIAの指摘内容(要点)
特惠マージンの低下	MFN関税の引下げやITA・ASEAN+1 FTAの存在により、ATIGAの特惠幅(MOP)が小さく、利用誘因が弱い。
原産地規則の遵守コスト	ROOや書類手続の負担が高く、特惠幅が小さい場合は利用が合理化されない。概ね3%超の特惠が必要。
利用効果の分野偏在	農業・加工食品・自動車など一部に効果が集中し、電子・機械分野では効果が限定的。
域内調達限定性	高MOP品目でも域内供給能力や調達構造に制約があり、域内調達が必ずしも拡大しない。
利用率の国・品目差	国別・品目別に利用率のばらつきが大きく、制度効果が均一に波及していない。
多重FTAの重複	複数FTAの重なりがATIGAの相対的価値を低下させ、選択・利用を複雑化。
制度更新の必要性	低特惠・高コスト環境下で有効性を維持するため、ROO簡素化や手続のデジタル化が不可欠。

(資料) "Impact of the ATIGA on Intra-ASEAN Trade", ERIA (2021).

ERIA (2021) は、ATIGA の関税自由化そのものは概ね達成されたと評価する一方、実際の利用拡大には複数の構造的制約が存在すると指摘している。すなわち、MFN 関税の低下や他の FTA との重複により特惠マージンが縮小し、原産地規則の遵守コストを上回る便益が得られにくいこと、利用効果が特定分野に偏在すること、さらに国・品目間で利用率に大きな差があることなどである。これらはATIGAの制度的有効性を維持するうえで、ROO 簡素化や手続のデジタル化といった制度更新の必要性を示唆するものである (表 4)

#### 4. 関税撤廃の次の課題

ATIGA の成果は明確である。しかし、関税撤廃は統合の出発点にすぎない。今後の課題は三点に整理できる。第一に、非関税措置の整理と調和、第二に、貿易円滑化の実効性向上、第三に、産業補完関係の強化である。関税ゼロ環境はすでに前提条件となった。次の競争軸は、制度運用の効率性と予見可能性である。企業にとって重要なのは、ゼロ関税を当然視するのではなく、その上でどの国にどの工程を配置するかを再設計することである。次節では、関税に代わって存在感を増している非関税措置について検討する。

### 第3節 非関税措置（NTMs）という真の障壁

関税撤廃後の ASEAN 物品貿易制度において、最大の課題として浮上しているのが非関税措置（Non-Tariff Measures, NTM）である。ASEAN 域内では、数量規制、技術規制、衛生植物検疫措置（SPS）など、形式上は正当化可能な規制が増加しており、事実上の貿易障壁として機能しているケースも少なくない。

ASEAN 事務局による Mid-Term Review of the AEC Blueprint 2025 および UNCTAD が整備する ASEAN NTM Database (TRAINS) によれば、ASEAN 加盟国が通知する非関税措置（NTM）の件数は 2010 年代を通じて増加しており、関税撤廃の進展と並行して、域内貿易における規制の重心が関税から非関税措置へと移行してきたことが確認される。

AEC2025 では、NTM の透明性向上や事前通知制度、規制協力の強化が掲げられてきたが、実際には各国の規制主権への配慮から、強制力ある是正メカニズムは構築されていない。その結果、NTM 問題は「認識されているが是正が進まない分野」として残存している。これは、ASEAN の合意形成方式（コンセンサス原則、ASEAN マイナス X 方式）が、物品貿易制度の高度化段階では制度的制約として作用していることを示している。

非関税措置は、多くは消費者保護、安全確保、環境配慮、公衆衛生といった正当な政策目的に基づくものであり、本質的に悪者扱いは出来ない。しかし、それが国ごとに異なり、かつ運用にばらつきがある場合、事実上の貿易障壁として機能する可能性がある。また、国内産業の保護を目的に設置・運用された場合、非関税措置（NTMs）は非関税障壁（NTBs）になり、折角の ATIGA の関税撤廃効果を相殺することになる。

#### 1. 削減が求められる「総貿易コスト」

ASEAN 域内の統合度を評価する際、関税撤廃の達成状況のみでは実態を十分に把握することはできない。重要なのは、企業が実際に負担している「総貿易コスト」である。近年の推計によれば、ASEAN 域内における貿易コストは依然として一定水準にあり、関税撤廃後も大幅な低下には至っていない。これは、輸送費、通関手続コスト、規格・認証対応費用、非関税措置への適応費用などが総合的に影響しているためである。とりわけ非関税措置や制度運用の差異は、価格に明示されない形で企業負担を増大させる「見えない障壁」として機能している。域内統合を深化させるためには、関税水準ではなく、貿易コスト全体を指標として政策効果を測定し、その削減に向けた実効的な取り組みを進めること

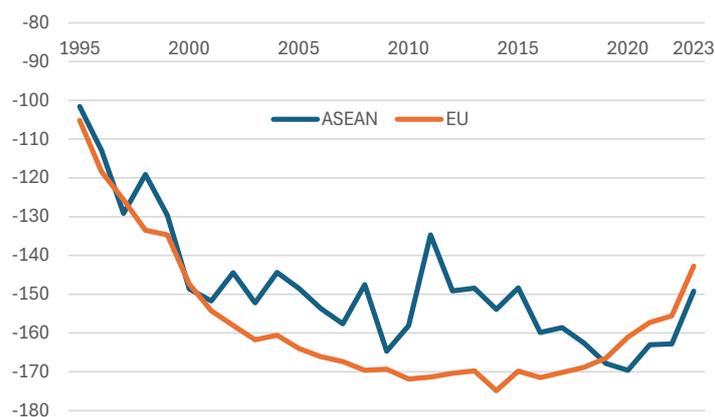
が不可欠である。

国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）と世界銀行（WB）が構築し、公表している貿易コストデータベース（注 3）は、観測された二国間貿易額と国内取引額を用い、重力モデル（Novy, 2013）に基づいて推計された関税相当値（ad valorem equivalent）である。関税のみならず、非関税措置、輸送費、通関手続費用、制度的・情動的摩擦など、国境を越える取引に伴うあらゆる摩擦を包括的に含む総合的貿易コストを示している。

この貿易コスト推計によれば、ASEAN 域内貿易のコスト水準は関税撤廃後も依然として一定程度残存しており、EU 域内と比較しても高い水準にあることが示唆されている。ESCAP 貿易コスト指標に基づき ASEAN と EU の域内・域外差を比較すると、EU は一貫して域内貿易コストが域外より大幅に低く、単一市場としての制度的統合の深さが確認される。一方、ASEAN も域内優位は存在するものの、その差は EU ほど安定的ではなく、時期により変動が大きい。これは関税撤廃は進展したが、制度的・物流的摩擦の削減がなお限定的であることを示唆する（図 5）。

これは、輸送費や通関手続費用に加え、非関税措置や規格対応コストが影響している可能性を示すものであり、制度上の自由化が進展しても、実務上の統合はなお途上段階にあることを裏付けている。

図 5 ASEAN・EU の域内-域外貿易コスト差（単純平均）の時系列比較



（資料） ESCAP-WB trade cost database

## 2. 透明化進展も、限定的な調和

ASEAN は NTM に関して一定の制度整備を進めてきた。ASEAN 貿易レポジトリ

(ASEAN Trade Repository : ATR) や各国の国家貿易レポジトリ (National Trade Repository : NTR) を通じて、措置の公開と情報アクセスの改善が図られた。企業は以前に比べ、規制内容を把握しやすくなったことは確かである。

しかし、透明化は統合の第一歩に過ぎない。問題は措置の「差異」と「調和の不足」にある。例えば、食品分野では各国が独自のラベル表示義務や成分基準を定めている。電機製品では安全基準や適合証明制度が国ごとに異なり、同一製品でも再試験が求められる場合がある。医療機器や化学製品では登録制度が複雑で、申請期間が長期化するケースも少なくない。

ASEAN は標準・適合性評価分野における調和を推進しているが、完全な統一には至っていない。電気・電子機器分野、医療機器分野、化粧品分野など相互承認協定 (MRA) が導入されている分野はあるものの、対象範囲は限定的である。重要なのは、ASEAN の MRA は「EU 型の単一認証制度」ではないという点である。多くの場合、規格の完全統一はされておらず、国内登録は依然必要である。また指定機関のみ対象であり、対象製品範囲が限定的という特徴を持つ。その結果、企業は域内で一定の手続簡素化の恩恵を受ける一方で、完全に一度の認証で加盟国 10 カ国に販売できるわけではない。

結果として、企業は複数国ごとに認証を取得する必要があり、時間と費用が累積する。関税撤廃による価格メリットが、こうした規制対応コストによって相殺されるケースも存在する。とりわけ中小企業にとっては、規制対応能力そのものが参入障壁となる。制度の整備は進んだが、規格や認証の実質的調和はなお途上にある。それが、域内統合の深化を制約している。

### 3. 非関税措置 (NTM) の導入状況と評価上の限界

非関税措置 (NTM) については、UNCTAD 分類に基づくデータベースを通じて、各国が導入している NTM の件数や種類を把握することが可能である。前述の通り、ASEAN 諸国における NTM 件数は 2010 年代を通じて増加傾向にあり、とりわけ SPS 措置および TBT 措置が多くを占めていることが確認されている。

しかし、ここで留意すべき点は、NTM の件数そのものは、制度実施度や貿易阻害効果を直接示す指標ではないという点である。NTM の多くは、衛生、安全、環境といった正当な政策目的に基づくものであり、「件数の増加＝貿易制限の強化」とは必ずしも言えない。

既存研究では、重力モデル等を用いて NTM の影響を関税相当率 (AVE) として推計する試みが存在するが、これらはモデル依存の推計結果であり、国・品目・時点によるばらつきも大きい。したがって、本研究では「NTM が平均して何%の貿易コストに相当する」といった数値を断定的に用いることはせず、NTM が関税撤廃後の域内貿易における重要な制度的要因となっていることを示す補助的証拠として位置付けるにとどめる。

WTO の Trade Concerns Database (注 4) を用いて、ASEAN 主要国の非関税障壁 (TBT) について、問題提起されているか確認した。Trade Concerns Database は、加盟国が他国の貿易措置について WTO 委員会で提起した懸念 (Specific Trade Concerns : STC) を体系的に収録したデータベースである。非関税措置を中心に、紛争化以前の制度運用上の問題を把握できる点に特徴がある。

本表から、ASEAN 加盟国に対する STC は SPS (69 件) と TBT (74 件) に集中しており、非関税措置、とりわけ規制・基準分野が主要な摩擦源であることが分かる。国別ではインドネシアとタイ、ベトナムが突出して多く、国内規制運用が国際的に問題視されやすい構造が示唆される。また AEC 発足後も ASEAN 諸国を被申立国とする STC が減少せず、むしろ近年増加していることを示している。

関税撤廃が進展する一方で、非関税措置や国内規制が引き続き貿易上の障壁として認識されており、ASEAN の経済統合は形式的自由化にとどまり、課題が残されていることが示されている (表 5)。

表 5 WTO で提起された ASEAN の「貿易上の懸念」(STC) 件数 (1995~年)

国名	提起種別頻度 (被申立国)						提起年別頻度 (被申立国)						
	合計	CMA	CTG	IL	SPS	TBT	1995-99	2000-04	2005-09	2010-14	2015-19	2020-24	25-
インドネシア	74	5	2	12	18	37	1	6	11	17	12	17	10
タイ	37	3	1	3	17	13	1	3	5	7	6	10	5
マレーシア	16	0	1	2	8	5	4	1	3	4	1	3	0
ベトナム	36	2	2	3	13	16	0	0	0	7	13	11	5
フィリピン	17	2	3	0	10	2	1	4	1	1	1	6	3
シンガポール	4	0	0	0	3	1	2	1	0	0	1	0	0
<b>ASEAN</b>	<b>184</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>69</b>	<b>74</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>36</b>	<b>34</b>	<b>47</b>	<b>23</b>

(注) STCとはSpecific Trade Concern (特定貿易懸念)。WTOの各委員会において公式に提起された「貿易上の懸念」事項。

CMA (市場アクセス委員会)、CTG (物品貿易理事会)、IL (輸入ライセンス)、SPS (衛生植物検疫)、TBT (貿易の技術的障害)

(資料) WTO貿易上の懸念データベース (<https://tradeconcerns.wto.org/>)

また SPS および TBT に焦点を絞り、それらの ASEAN における通報状況をみると、ASEAN における SPS・TBT 通報は長期的に増加しており、特に 2020 年代に急増してい

ることが分かる。国別ではタイ、フィリピン、ベトナムの通知件数が多く、国内規制の活発な導入・改定が進んでいる。一方で通知の増加は制度の透明化を示す側面もあるが、結果として他国からの懸念提起を招きやすく、非関税障壁として認識される構造的要因となっている（表 6）。

**表 6 SPS および TBT の通知件数**

	インドネシア	タイ	マレーシア	ベトナム	フィリピン	シンガポール	ASEAN
1995-99	9	129	169	-	61	25	393
2000-04	34	288	25	-	132	28	507
2005-09	61	271	24	28	217	20	621
2010-14	187	224	57	111	221	42	842
2015-19	117	320	61	167	269	52	986
2020-24	127	879	45	254	315	69	1689
25-	74	150	25	84	29	7	369
<b>合計</b>	<b>609</b>	<b>2261</b>	<b>406</b>	<b>644</b>	<b>1244</b>	<b>243</b>	<b>5407</b>

（資料）SPS&TBT Platform(<https://epingalert.org/en/FactsAndFigures/Notifications>)

#### 4. 企業にとっての最大の課題は「予見可能性」

非関税措置のもう一つの問題は、制度運用の予見可能性である。企業の投資判断やサプライチェーン設計において、規制が安定していること、変更がある場合は事前通知と十分な移行期間が確保されることが極めて重要である。

ASEAN は良い規制慣行（Good Regulatory Practice : GRP）の導入を掲げ、透明性向上や事前公表の強化を進めている。しかし実務レベルでは、突然の輸入規制変更や追加書類要求が発生する事例も散見される。特に農産品や食品分野では、国内事情を理由とした措置が突然導入されることがある。企業にとっては、措置の存在そのものよりも、運用の安定性が重要である。不透明な運用や裁量的判断は、リスクプレミアムを高め、投資を抑制する。

また、ASEAN 各国は主権国家であり、国内法令体系も行政慣行も加盟国毎に異なる。完全な統一は容易ではない。しかし、最低限の通知義務や共通の運用基準が確立されなければ、域内市場は実務的に分断されたままとなる。

関税撤廃後の統合の核心は、まさにこの非関税措置への対応にある。統合の質は、規制の透明性、調和度、運用の一貫性によって決まる。企業側も対応が求められる。規制情報

を継続的に収集し、認証取得プロセスを効率化し、現地パートナーとの連携を強化することが競争力に直結する。非関税時代の競争は、価格ではなく制度対応能力の競争でもある。

関税撤廃は統合の出発点であったが、非関税措置の整理こそが、統合の本質的課題である。次節では、特惠制度の実効性を左右する原産地規則の問題を検討する。

#### 第4節 原産地規則と特惠制度の実効性

関税が撤廃されたとはいえ、特惠関税の適用を受けるためには、当該品目が規定された原産地規則（Rules of Origin : ROO）を満たす必要がある。制度上はゼロ関税であっても、原産地証明の取得や基準充足が前提となる場合、企業の利用行動は必ずしも自動的に促進されない。

AEC2025 期間において、ASEAN は原産地規則の簡素化や自己証明制度の導入を進めてきた。しかし、制度の整備と利用の実態の間にはなお隔りがある。

##### 1. 制度整備進展も、企業の利用は選択的

ASEAN の原産地規則は、一般規則として付加価値基準（Regional Value Content : RVC）や関税分類変更基準（Change in Tariff Classification : CTC）を採用している。さらに、製品別規則（Product Specific Rules : PSR）も整備され、産業別に柔軟な基準が導入された。自己証明制度（ASEAN Wide Self-Certification : AWSC）の導入や電子フォーム D の普及は、手続の簡素化を目的とした重要な改革である。

これらの改革は、企業にとって ATIGA 利用環境を改善する方向に作用した。特に大企業やサプライチェーンを域内に構築している企業にとっては、既に原産地証明取得が日常業務の一部となっている。しかし、特惠利用率が常に高水準に達しているわけではない点は重要である。理由は複合的である。

第一に、関税差が小さい場合、特惠取得のインセンティブが弱まる。もともとの最恵国（MFN）関税率が低い場合、原産地証明取得コストが関税メリットを上回ることもある（前掲表 2）。

第二に、域外部品依存の問題がある。ASEAN 企業の多くは、中国、日本、韓国など域外から中間財を調達している。RVC 基準を満たすためには域内調達比率を高める必要があるが、価格・品質・供給安定性の観点から必ずしも容易ではない（注 5）。

第三に、FTA の重複がある。地域的な包括的経済連携協定（RCEP）や二国間 FTA が複数存在する現在、企業はそれらの協定から最も有利なものを選択する。ATIGA だけが唯一の選択肢ではない。例えば、原産地規則がより緩やかな協定が存在する場合、企業はそちらを選ぶ可能性がある。

つまり、制度は整備されたが、企業は合理的に選択・判断している。特惠制度は存在するだけでは不十分であり、「使われる制度」に恒常的に見直しが必要である。

## 2. 原産地規則は戦略ツールである

原産地規則は単なる通関要件ではなく、サプライチェーン設計に影響を与える戦略要素である。RVC 基準を満たすためには、域内での付加価値創出を一定割合以上確保する必要がある。これは、部品調達先や工程配置を再検討する契機となる。一方で、基準が厳格すぎる場合、企業は特惠利用を放棄する可能性がある。

ASEAN は原産地規則の簡素化を進めてきたが、完全な統一は難しい。産業構造や発展段階が異なる 10 カ国を横断する規則設計は、常に政治的妥協を伴う。

さらに、地政学的環境の変化も影響を与えている。米中対立の長期化や経済安全保障の高まりを背景に、企業はサプライチェーンの再編を進めている。原産地規則は、この再編を後押しする場合もあれば、制約となる場合もある。たとえば、ASEAN 域内での累積規定は域内調達を促進する効果を持つ。しかし域外部品の比率が高い製品では、RVC 基準がボトルネックとなる。

原産地規則は統合を促進する手段である一方で、サプライチェーン構造に適合しない場合には利用されない。制度の柔軟性と実務適合性が鍵となる。企業にとって重要なのは、各協定の原産地規則を比較し、最適な選択を行うことである。ATIGA、RCEP、二国間 FTA、日 ASEAN 他 ASEAN プラスワン FTA の間で、関税率だけでなく、原産地基準、累積規定、証明手続の負担を総合的に評価する必要がある。

関税差による価格競争の時代は終焉し、原産地規則を含む制度対応能力が競争を左右する段階に入っている。この時代、制度を読み解く能力と供給網設計能力の競争になる。原産地規則の実効性は、単なる制度達成度では測れない。企業がどれだけ活用し、域内分業に組み込んでいるかによって初めて評価できる。次節では、貿易円滑化と通関制度の進展について検討する。

## 第5節 貿易円滑化と通関制度の進展

関税撤廃や原産地規則の整備と並んで、AEC2025の柱の一つが貿易円滑化であった。制度上では自由化が進んでも、通関手続が煩雑で時間がかかるならば、企業の実質的コストは下がらない。貿易円滑化は、関税後の統合の実効性を左右する分野である。

ASEANはASEANシングルウィンドウ（ASW）をはじめ、通関電子化、認定事業者（AEO）制度の導入、税関協力強化などを進めてきた。しかし、その成果と限界は慎重に評価する必要がある。

### 1. ASEAN シングルウィンドーと電子化の前進

関税撤廃と原産地規則の整備により制度的基盤は確立されたが、その効果を左右するのが通関制度と実務運用である。本節では、電子化と貿易円滑化措置の進展が、企業の実質的コストにどの程度影響しているかを検討する。

WTOのSTC分析結果については第3節で示した通りであり、非関税措置が主要な摩擦源であることは明らかである。関税撤廃が進展する一方で、非関税措置や国内規制が引き続き貿易上の障壁として認識されており、ASEANの経済統合は形式的自由化にとどまり、実質的自由化にはなお大きな課題が残されている（表5）。

ASEANシングルウィンドウ（ASW）は、域内で電子的に通関関連書類を交換する仕組みである。特に電子原産地証明（e-Form D）の交換は、通関時間短縮と書類管理コスト削減に寄与してきた。従来は紙ベースで行われていた原産地証明の提出や確認が電子化されたことで、物理的な書類輸送や手続遅延が減少した。これは企業にとって具体的なメリットである。

また、各国で国家シングルウィンドー（National Single Window : NSW）の整備が進み、税関手続の電子申告化が拡大した。これにより、輸出入申告の迅速化、書類の重複提出削減、透明性向上が図られた。認定事業者制度（AEO）の導入や、事前教示制度の整備も進展している。信頼性の高い企業に対して通関手続を簡素化する制度は、物流効率化に寄与する。

しかし、電子化が進んだからといって完全にシームレスな市場が実現したわけではない。まず、NSWの完成度には国家間格差がある。制度上導入されていても、実務運用の効率性は各国で異なる。システム障害や担当官の裁量、追加書類要求などが発生することもあ

る。また、電子化されたのは一部書類に限られ、すべての手続が完全に統合されたわけではない。特に検疫関連や他省庁管轄の許認可手続は、依然として分断されている場合がある。

例えば、ASWを通じて全加盟国間で相互に交換可能となっている電子貿易書類は、現時点では主として ATIGA 電子原産地証明 (e-Form D) や税関申告書 (e-ACDD) に限られており、SPS 関連証明書等については、電子化の範囲や運用状況に国ごとの差が残っている (表 7)。ASEAN 事務局の Mid-Term Review of the AEC Blueprint 2025 では、ASW を含む貿易円滑化分野について「重要な進展」があったと評価する一方で、加盟国間での実施状況や運用能力にばらつきが残っている点が指摘されている。

表 7 ASEAN シングルウィンドーの実施状況

国名	e-Form D接 続	電子原産地証 明相互承認	e-Phyto	e-ACDD	e-AH (電子 動物検疫)	AEO相互承認 (AAMRA)
ブルネイ	○	○	不明	○	不明	○
カンボジア	○	○	不明	○	不明	不明
インドネシア	○	○	○	○	△	○
ラオス	○	○	不明	○	不明	不明
マレーシア	○	○	△	○	不明	○
ミャンマー	○	○	不明	○	不明	不明
フィリピン	○	○	○	○	不明	○
シンガポール	○	○	不明	○	不明	○
タイ	○	○	○	○	△	○
ベトナム	○	○	不明	○	不明	不明

(資料) ASEAN事務局ウェブサイト、ASWウェブサイト (<https://asw.asean.org/>) から作成。

ASEAN における貿易円滑化は、制度は存在するが、運用が追いついていない段階にあり、制度設計と実施能力のギャップが問題の一つである。この点は、物品貿易制度の評価において、単なる制度の有無ではなく、運用能力と企業利用の実態を併せて検証する必要性を強く示している。

以上のように、ASEAN の物品貿易制度は、関税撤廃という形式的目標を達成した一方で、原産地証明、非関税措置、通関・貿易円滑化といった分野において実施度と実効性の乖離を抱えている。

## 2. 物流・インフラ格差と制度運用の現実

貿易円滑化は制度だけで完結しない。物流インフラ、港湾能力、道路・鉄道網の整備状

況など、物理的条件も大きく影響する。ASEAN 域内では、シンガポールやマレーシア、タイなど比較的物流インフラが整備された国と、インフラが十分とは言えない国との間で格差が存在する。港湾処理能力や内陸輸送網の効率性は、実質的な輸送コストを左右する。

また、国境をまたぐ陸路輸送では、通過手続の煩雑さや車両規制の違いがボトルネックとなる場合がある。ASEAN Customs Transit System (ACTS) などの導入は進んでいるが、完全な実効性確保には至っていない。

制度が存在しても、現場での運用が円滑でなければ企業にとってのメリットは限定的である。通関時間が短縮されたとしても、港湾混雑や国内輸送遅延があれば、サプライチェーン全体の効率は改善しない。さらに、裁量的な運用や突発的な検査強化が発生する場合、または政治的な対立により国境環境に変化が生じた場合、予見可能性が損なわれる。企業は安全在庫を増やすなど、追加コストを負担せざるを得ない。

貿易円滑化の評価は、「制度があるかどうか」ではなく、「実際に時間とコストが削減されたかどうか」で測るべきであろう。

AEC2025 期間において、貿易円滑化の制度基盤は大きく整備された。電子化、透明性向上、税関協力の枠組みは前進した。しかし、域内市場を真に統合されたものとするためには、制度の実効性向上が不可欠である。すなわち、各国間の運用差を縮小し、手続の一貫性と予見可能性を確保することである。

企業にとっては、どの国で通関するかによって手続負担が異なる現状を踏まえ、物流拠点配置を戦略的に設計する必要がある。関税がゼロであっても、通関時間や物流コストの差が競争力を左右する。

貿易円滑化は「統合の裏方」とも言える分野である。しかし、ここが機能しなければ、関税撤廃の効果は十分に発揮されない。

次節では、域内分業が深化しきれない構造的要因について検討する。

## 第6節 域内分業が深化しきれない構造的要因

関税撤廃、原産地規則の整備、貿易・通関円滑化の進展という制度的成果にもかかわらず、域内貿易比率が安定的に 20%台にとどまる背景には、制度要因に加え、経済構造や地政学環境といった構造的要因が作用している。

域内分業が限定的にとどまる背景には、より構造的な要因が影響する。統合の実態を理

解するためには、制度面に加えて、経済構造や地政学環境を含めた広い視点が必要である。

## 1. 経済構造の類似性と域外指向型モデル

ASEAN 各国は、輸出指向型製造業を発展戦略の柱としてきた。電子機器、自動車、繊維、食品加工など、多くの国が類似した産業分野で競争している。本来、経済統合は補完関係を強化することで域内分業を深化させる。しかし、産業構造が類似している場合、補完よりも競争が前面に出やすくなる傾向がある。また各国は同じ市場、同じ投資を奪い合う傾向がある。例えば、自動車産業ではタイが集積を形成しているが、インドネシアやベトナムも同分野での産業拡大を目指している。電子機器分野でも、マレーシア、タイ、ベトナムが同様の製品群を生産している。こうした構造では、域内で工程を分担するよりも、単一国で一貫生産を行い域外へ輸出するモデルが採用されやすい。

さらに重要なのは、ASEAN が「開放型の統合圏」である点である。域内貿易は重要であるが、ASEAN は最終需要の多くは域外に存在することから、外部市場との接続を重視し、中国、日本、米国、EU 等との経済関係を深めてきた。

その結果、ASEAN は東アジア生産ネットワークの一部として機能している。中間財は中国や日本から供給され、最終製品は欧米日市場に輸出される。域内での完結型分業構造は限定的な構造となっている。この構造は、関税撤廃によって直ちに変わるものではない。

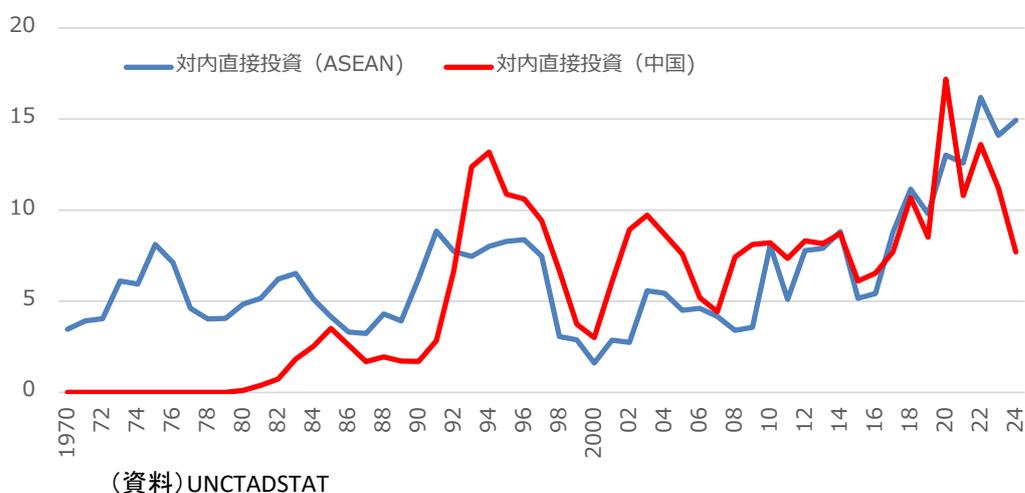
## 2. 地政学リスクとサプライチェーン再編

2020 年以降の新型コロナウイルス感染症の世界的流行に伴う経済混乱や、米中間の戦略的対立の長期化による貿易摩擦・技術分断は、グローバルなサプライチェーン（供給網）の再編を促す要因となった。多国籍企業は生産拠点の「中国プラスワン」分散戦略や重要部品の自国・近隣回帰を模索し始めており、これにより ASEAN 域内への新規投資が増加する動きも見られる。

実際、世界全体の対内直接投資が伸び悩む中でも ASEAN 向け FDI は相対的に堅調であり、2024 年には世界全体の FDI に占めるシェアで中国を上回る水準となった。

(UNCTADSTAT)。FDI 流入は高水準を維持しており、制度基盤整備の成果も一定程度反映されている (図 6)。

図 6 世界の対内直接投資に占める中国と ASEAN のシェア推移 (単位: %)



しかし、この再編は必ずしも域内分業の深化を意味しない。多くの場合、中国から ASEAN への単純な生産移転であり、ASEAN 域内で工程が細分化されるとは限らない。またこれら投資は、部材や生産財を中国からそのまま ASEAN に持ち込んで組立を行うノックダウン型の投資も多い。そのため中国の投資が、部材や中間財の中国からの輸出を拡大する輸出誘発効果も無視できない。

加えて、地政学リスクは域内協力を促進する側面と、逆に各国の保護的政策を強める側面を併せ持つ。経済安全保障の観点から、特定産業の国内生産を優先する動きが出れば、域内分業は制約される可能性がある。

また、インフラ格差や労働市場の違いも分業深化の制約要因である。高付加価値工程はシンガポールやマレーシアに集中し、労働集約工程は CLMV に集中する傾向はあるが、工程間の高度な連結にはさらなる投資と制度整備が必要である。

域内分業の深化は、単に制度が整えば実現するものではない。産業政策、インフラ整備、人材育成、企業間連携など、多面的な要素が絡み合う。また政治的安定性も重要な指標となる。近年では、国境周辺地域の領有権問題を巡り、タイとカンボジアとが対立、25 年 7 月末には主要国境が軒並み閉鎖される事態にまで発展した。そのことにより陸上国境を通じたサプライチェーンは、断絶を余儀なくされている。

### 3. 制度と構造のギャップ

AEC2025 の制度的成果は明確である。しかし、制度の整備が直ちに経済構造の変化を

もたらすわけではない。域内比率が 20%台にとどまることは、ASEAN が依然として「外向きの統合圏」であることを示している。これは必ずしも失敗ではない。むしろ ASEAN の強みは、域外との接続性にある。重要なのは、域内統合と域外連携をどのように両立させるかであろう。域内分業を深化させつつ、域外市場へのアクセスを維持する戦略が求められる。

企業にとっては、ASEAN を単一市場・生産基地として過度に理想化することなく、各国の役割を見極めたうえで、最適な工程配置を設計することが重要である。統合は制度だけでなく、経済構造によって規定される。AEC2025 は制度基盤を整えたが、構造的転換はなお進行中である。次節では、これまでの議論を踏まえ、AEC2025 の総合評価を行う。

## 第 7 節 AEC2025 の総合評価

AEC2025 は、2015 年の ASEAN 経済共同体発足後の 10 年間を対象とする行動計画であり、物品貿易分野においては制度整備を中心に大きな前進を遂げた。本稿で検討してきた関税撤廃、非関税措置の整理、原産地規則の簡素化、貿易・税関円滑化の推進、そして域内分業構造の動向を総合的に捉えると、その評価は一面的ではなく、「制度の達成度」と「実態の統合度」を分けて整理する必要がある。制度的枠組みの整備という観点では明確な成果が存在する一方、実務上の統合や構造的転換という観点ではなお現在進行形の側面が強い。

### 1. 確実に強化された制度基盤

制度面に関して言えば、AEC2025 は ASEAN 統合の歴史の中で最も体系的かつ実務的な整備が進んだ 10 年であった。ATIGA に基づく域内関税は事実上ゼロ水準に到達し、数量制限も原則撤廃されたことで、関税という最も明確な障壁は取り除かれた。原産地規則についても、付加価値基準や関税分類変更基準の整備に加え、自己証明制度の導入や電子フォーム D の普及により、手続きの合理化が進んだ。さらに、ASEAN シングルウィンドウ (ASW) や各国の NSW の整備によって通関電子化が域内レベルで進展し、ASEAN 貿易レポジトリ (ATR) や国家貿易レポジトリ (NTR) を通じた非関税措置の情報公開も制度として定着した。

これらは単なる政策宣言ではなく、企業の実務環境を具体的に改善する方向に作用して

いる。少なくとも 1990 年代や 2000 年代初頭と比較すれば、ASEAN 域内での生産・物流・販売活動に伴う制度的不確実性は大幅に低下したと言える。企業にとっては、域内展開を長期戦略の一部として組み込むための前提条件が整ったという意味で、この 10 年の制度整備は重要な転換点であった。

## 2. 統合の実態はなお発展途上にある

しかしながら、制度整備が進んだからといって統合が完成したわけではない。域内貿易比率は依然として 20%台にとどまり、EU のような高水準には達していない。ASEAN は依然として外向き指向の経済圏であり、中国、日本、米国、EU との取引が大きな比重を占める。域内分業は存在するものの、東アジア全体の生産ネットワークの一部として機能する構造が維持されている。

非関税措置の調和は限定的であり、規格・認証制度の断片化や運用のばらつきは完全には解消されていない。貿易・税関円滑化も制度上は前進しているが、通関実務や物流インフラの差異が企業コストに影響を与えている。原産地規則についても、制度は整備されたものの、企業は ATIGA だけでなく RCEP や二国間 FTA を含めて合理的に選択しており、特惠制度が常に最大限活用されているとは限らない。

こうした状況を踏まえると、AEC2025 は「統合の完成」ではなく、「統合の基礎を確立した段階」と位置付けるのが適切である。ASEAN は主権国家間の合意に基づく漸進的統合モデルを採用しており、主権国家の合意に基づく漸進的統合を採用してきた。そのため、完全な制度統一や急激な構造転換を期待するのではなく、段階的進展を前提に評価すべきである。

総じて言えば、AEC2025 は制度面では高い達成度を示したが、実態としての統合はなお進行形である。制度基盤が整ったことにより、今後は制度の実効性向上、規制調和の深化、運用の一貫性確保が課題となる。企業にとっては、制度が整った環境を前提に、いかにそれを活用して競争優位を築くかが問われる段階に入ったと言える。統合は終着点ではなく、活用する段階へと移行している。

こうした「制度と実態の乖離」については、欧州系企業の立場からも同様の指摘がなされている。EU-ASEAN Business Council (EU-ABC) は、ASEAN 経済統合を妨げる要因として、非関税措置 (NTMs) の多さと不透明性、規制変更の予見可能性の低さ、ATIGA 運用のばらつき、税関手続の非効率性、原産地規則の複雑性を挙げている。さらに、協定

履行の強制力の弱さや紛争解決の実効性不足、デジタル化の分断、政策協調の不足、官民対話の不十分さといった制度運用上の課題も指摘されている。これらは、関税撤廃後の段階において統合の質を左右する「第二世代課題」が依然として残存していることを示している（表 8）。

表 8 EU-ABC が認識する「ASEAN 経済統合を妨げる要因」

内容	詳細
非関税措置（NTMs）の多さと不透明性	関税はほぼ撤廃された一方、輸入許可、数量制限、技術規制、SPS措置などが国ごとに乱立し、事前に把握しにくい。NTMsが事実上の関税として機能していると指摘。
規制の頻繁な変更と事前通知の欠如	貿易・投資関連規制が突然変更されるケースが多く、十分な事前公表や意見提出期間が確保されていないため、企業の予見可能性が低い。
ATIGAの運用のばらつき	協定内容は共通でも、原産地規則の解釈、税関手続、必要書類が加盟国ごとに異なり、域内単一市場として機能していない。
税関手続の非効率性	電子化が進んだ国とそうでない国の差が大きく、通関時間やコストに大きな格差が存在。迅速通関や事前裁定制度が十分に活用されていない。
原産地規則（ROO）の複雑さ	ATIGAのROOが依然として複雑で、企業、特に中小企業にとって利用コストが高い。結果としてMFN関税を選択するケースが多い。
協定履行の強制力の弱さ	協定違反や不十分な履行に対する是正メカニズムが弱く、加盟国の裁量に委ねられているため、実施ギャップが解消されにくい。
紛争解決の実効性不足	国家間の紛争解決手続が企業にとって利用しにくく、実務上の問題が解決されないうまま残ることが多い。
デジタル化の遅れと分断	シングルウィンドウや電子証明の導入が域内で不均一で、越境手続が完全には連結されていない。
政策協調の不足	産業政策、環境規制、サプライチェーン政策などが国別に進められ、ASEANとしての一体的アプローチが弱い。
企業との対話不足	新制度導入時に官民対話が不十分で、現場実務を踏まえない規制が導入される傾向がある。

（資料）“ASEAN Economic Integration: Time for a Post-Pandemic Reset?” ,EU-ABC (2021).

### 3. 「運用の高度化と強靱化」を目指す —AEC 戦略計画 2026～2030 での方向性

AEC 戦略計画 2026～2030 における物品貿易分野の目標は、関税撤廃後の段階において「量」ではなく「質」を高めることである。すなわち、既に高水準に達した関税自由化を前提に、非関税措置の透明性向上と削減、税関手続の一層の簡素化・デジタル化、そしてサプライチェーンの強靱性強化を通じて、域内貿易の実効性を高めることを目指している。

具体的には、アップグレード版 ATIGA の着実な実施があげられる。ATIGA アップグレードは、従来協定を現代化し、域内供給網の強靱化と新分野対応を柱とする点に特徴がある。第一に、原産地規則の簡素化・柔軟化や関税自由化の拡充により市場アクセスを改善

し、電子・化学・繊維等の主要分野で迅速通関を促進する。第二に、SPS・TBT 規制の透明性向上と迅速な情報公表、代替的紛争解決手続の導入により予見可能性を高める。第三に、危機時の必需品流通を確保する危機対応プラットフォームを整備し、供給網の連結性を強化する。さらに、グリーン経済やリマニュファクチャリング分野での協力拡大など持続可能性も新たな柱となっている。

また、ASW の高度化や相互接続の拡充により、書類の電子交換を標準化し、通関時間とコストの削減を図る方向である。加えて、災害や地政学的リスクを踏まえたサプライチェーンの接続性確保、人道危機下でも機能する貿易ルールの整備など、レジリエンスを重視した制度設計も打ち出されている。総じて、AEC 戦略計画 2026～2030 は、物品貿易を「関税自由化の成果確認」から「運用の高度化と強靱化」へと転換させ、ASEAN を信頼性の高い生産・物流拠点として再定義しようとしている。

## 第 8 節 まとめ — 企業への戦略的示唆

AEC2025 の 10 年は、関税撤廃を中心とする制度基盤の整備がほぼ完了した期間であった。物品貿易分野においては、もはや関税が最大の障壁ではない。今後、企業にとって重要となるのは、整備された制度をどのように戦略的に活用するかである。統合は政策課題から企業戦略の前提条件へと移行している。したがって、本節では制度評価ではなく、実務的視点からの示唆を整理するとともに、今後の政策の方向性を検討する。

### 1. 「ゼロ関税後」の競争は制度活用能力で決まる

域内関税が事実上撤廃された現在、企業間競争の焦点は関税差ではなく、制度対応能力に移っている。原産地規則の理解と適切な活用、特惠制度の選択、電子通関手続への適応、非関税措置への迅速な対応など、制度を読み解き実装する能力が競争優位を左右する。ATIGA、RCEP、二国間 FTA が併存する環境下では、単一協定に依存するのではなく、各協定の関税率、原産地基準、累積規定、証明手続の負担を比較し、最適な枠組みを選択することが不可欠である。関税がゼロであっても、原産地証明取得コストが高ければ実質的メリットは小さい。逆に、適切な協定を選択し、域内累積を活用すれば、供給網の再設計によりコスト競争力を高めることが可能となる。つまり、制度は静的な枠組みではなく、戦略的ツールである。企業内部において通商・税関・物流の専門人材を育成し、制度活用

を組織能力として蓄積することが、中長期的競争力の基盤となる。

## 2. サプライチェーン再設計と域内役割分担の再考

地政学リスクの高まり、経済安全保障の強化、脱炭素化への対応など、外部環境は急速に変化している。ASEAN は「中国プラスワン」戦略の受け皿として注目されてきたが、単なる生産移転先としての位置付けでは不十分である。各国の比較優位、インフラ水準、労働市場、規制環境を踏まえた上で、工程配置を再設計する必要がある。高付加価値工程をどこに置くのか、最終組立をどこで行うのか、どの市場をターゲットとするのかという戦略判断は、制度環境と密接に関連する。域内累積を活用することで、複数国にまたがる工程分業を合理化できる場合もあるが、非関税措置や規格差異が残る分野では、特定国に集中するほうが効率的な場合もある。さらに、EU の炭素国境調整措置（CBAM）など域外規制への対応を視野に入れば、域内での原材料調達や生産工程の透明性確保も重要な要素となる。ASEAN は外向き統合圏であるため、域内市場のみならず、域外市場へのアクセス条件を同時に考慮する必要がある。

総じて言えば、AEC2025 は企業にとって「制度が整った市場」を提供したが、その価値は自動的に享受されるものではない。制度を理解し、適切に選択し、供給網設計に組み込む企業のみが統合の恩恵を最大化できる。今後の ASEAN 統合は、制度拡充から実効性強化へと重心を移すと見られるが、その過程で企業の対応力が試される。統合は政策当局のプロジェクトであると同時に、企業の経営課題でもある。物品貿易の自由化は完成に近づいた。今後の競争軸は、制度理解を前提とした供給網設計能力へと移行している。

## 3. 「平時の AEC」から「緊急時に対応できる AEC」に

2020 年以降の新型コロナウイルスの世界的大流行に伴う国境閉鎖と人の移動の困難化、更には 2025 年のタイ・カンボジア国境紛争とそれに伴う国境全面閉鎖は、ASEAN 経済共同体（AEC）が前提としてきた「国境の低障壁化」に基づく生産ネットワークの脆弱性を浮き彫りにした。

とりわけ AEC の枠組みは「タイ・プラスワン」に象徴される分業モデルを後押ししてきたが、このモデルは陸上物流の円滑性に依存しており、平時には一日往復型の部材供給や中間財移動を可能にしてきた。実際、同地域では通関電子化や通関士の配置により物流費

を約15%削減するなど、効率化が進展していたことが報告されている（注6）。しかし、国境が物理的に遮断された瞬間、こうした効率性は機能不全に陥り、海上・航空輸送への転換によるコスト増と納期不確実性が顕在化した。

AEC2025 の評価においては、関税撤廃率や電子通関導入状況といった制度整備の進展のみならず、「緊急時における持続可能性（resilience）」を新たな評価軸として組み込む必要がある。具体的には、①加盟国間での「緊急物流回廊（emergency corridor）」の事前合意、②ACTS や ASW を活用した人道・産業必需品の優先通関規定の明文化、③国境封鎖時にも限定的貨物通行を維持する最低限の運用基準の設定、④域内代替ルート（ラオス経由、海陸複合輸送等）の事前制度化、などが検討対象となるべきである。

AEC は本来、政治的対立を経済的相互依存によって緩和する枠組みであった。しかし今回の事例は、政治的緊張が経済統合の成果を瞬時に逆転させ得ることを示した。今後のAEC は、単なる「国境なき経済」を指向するのではなく、「国境が揺らいでも止まらない経済」を制度的に設計できるかが問われている。

#### 注

1. 先発加盟6カ国はインドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン、シンガポール、ブルネイ。後発加盟国はカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムで、各国の頭文字を使って CLMV とも呼ばれる。
2. ここでの FTA 利用率は、ATIGA 利用輸出額/ASEAN 輸出額、で算出した。
3. <https://www.unescap.org/resources/escap-world-bank-trade-cost-database>
4. <https://tradeconcerns.wto.org/>
5. なお前述のとおり、関税番号変更基準の利用によって、域外調達製品であっても既定された関税番号の変更があれば、原産地が付与される。
6. 上松裕士（2024）

#### 参考資料

- ・ 上松裕士（2024）「タイ・カンボジア越境物流の進展」『盤谷日本人商工会議所 所報』2024年1月号。
- ・ 国際通貨研究所（2025）「経済統合のさらなる深化と域外連携拡大を目指す ASEAN」
- ・ 経済産業省（2022）「インド太平洋経済枠組み（IPEF）について」  
経済産業省公式ウェブサイト掲載資料。
- ・ 助川成也（2019）「ASEAN 経済共同体（AEC）2025 での物品貿易自由化に向けた取り組み」『進化する ASEAN 経済共同体 2025 の基本構成と実施状況』ITI 調査研究シリーズ No86  
国際貿易投資研究所（ITI）。

- 助川成也 (2024) 「ASEAN 経済共同体 (AEC) 2025 に向けた近年の取り組み」『BizBuddy ASEAN 経済レポート』三菱 UFJ 銀行。
- 助川成也 (2025) 「日本企業の FTA 活用戦略 : ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) 編」『BizBuddy ASEAN 経済レポート』三菱 UFJ 銀行。
- ASEAN Secretariat (2021) “Mid-Term Review of the AEC Blueprint 2025” ,Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat (2023) “ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA): Information Package” ,Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat (2024) “ASEAN Single Window: Progress and Implementation Status” , Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Asian Development Bank (ADB) (2021), “Non-Tariff Measures in ASEAN: Improving Transparency and Policy Reform” , Manila: Asian Development Bank.
- Government of Singapore, Ministry of Trade and Industry (MTI) (2018), “Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP): Overview. Singapore” , MTI.
- ISEAS (2024), “ASEAN Post-2025: Reimagining the ASEAN Economic Community”
- ERIA (2021), “Impact of the ATIGA on Intra-ASEAN Trade”
- ERIA (2022), “Utilization of Free Trade Agreements in ASEAN: Firm-Level Evidence” . Jakarta: ERIA.
- EU-ABC (2021), “ASEAN Economic Integration: Time for a Post-Pandemic Reset?”
- Novy, Dennis (2013), “Gravity Redux: Measuring International Trade Costs with Panel Data,” Economic Inquiry, Vol. 51, No. 1, pp. 101-121.

## 第2章 ASEAN への外国投資動向と AEC2025 における投資政策

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

ASEAN の経済統合の目的の一つは対内外国投資 (FDI) の誘致である。ASEAN は 1993 年 1 月から AFTA (ASEAN 自由貿易地域) 創設に向けて関税削減の取組みを開始した。AFTA は 1991 年にタイが提案したが、タイの提案の目的には、①ウルグアイラウンド締結によるグローバルな貿易自由化、NAFTA (北米自由貿易協定) 締結と EU の単一市場創出という貿易自由化への対応とともに②外国投資の誘致が目的となっていた。AFTA を推進していたシンガポールのゴー・チョクトン首相とタイのアナン首相は外国投資の誘致を強調していた。その背景には、鄧小平による南巡講話以降中国投資ブームが起これ中国に FDI が集中することに対する懸念があり、経済統合により ASEAN の外国投資先としての魅力を増し FDI を誘致するという戦略があった。

AFTA に続く ASEAN の経済統合は ASEAN 経済共同体 (AEC) である。AEC は、2002 年の首脳会議でゴー・チョクトン首相が AFTA に続く経済統合として提案した。ゴー首相は 1997-98 年のアジア通貨危機以降、ASEAN の外国投資を呼び込む力が弱体化していることを懸念しており、ASEAN は経済統合に真剣であり明確な目標と戦略を持っていることを外国投資家に明らかにする必要があると考えていたことが理由である。21 世紀に入り中国に加えインドが有望な外国投資先として脚光を浴びたことも大きい。AFTA と同様に AEC も外国投資の誘致を目標にしていた。

経済統合が外国投資誘致に役立つのは、FTA など経済統合により大きな統合市場が創出されることが大きな理由である。また、経済統合では自由貿易地域創出に加え投資の自由化や円滑化のための措置が実施されるためである。ASEAN では ASEAN 包括的投資協定 (ACIA)、ASEAN+1FTA や RCEP による投資自由化や円滑化、促進のための措置が実施された。本論では、まず ASEAN の対内投資動向をみた (第 1 節) うえで、ASEAN の投資政策を AEC に取り組む以前と AEC2015 期について概観している。そして 2025 年に

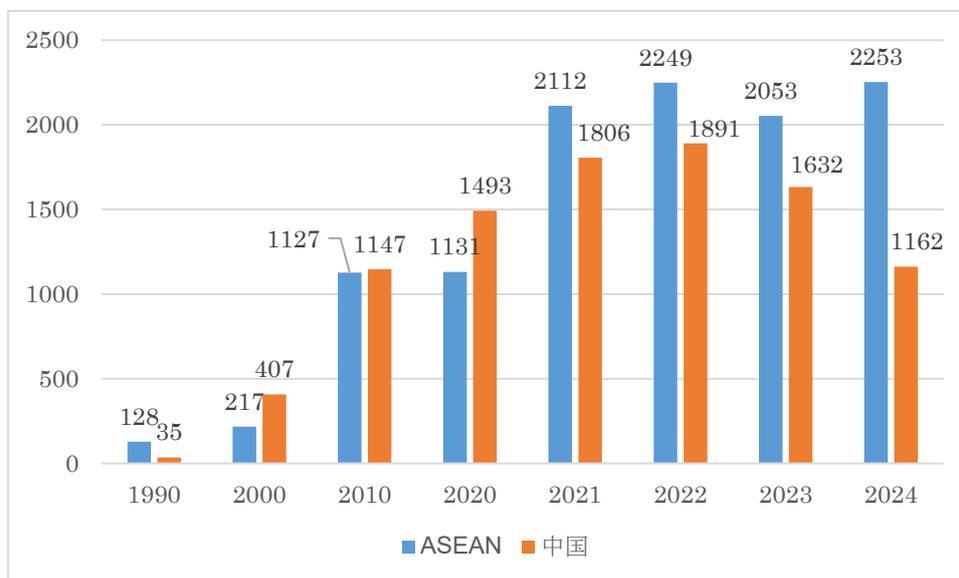
終了した AEC2025 での投資政策とその成果を検討し、2026 年に開始される AEC2026-2030 での投資について計画を論じている。

## 第 1 節 ASEAN への対内外国投資動向

現在、ASEAN は世界の主要投資先となっている。世界の対内外国直接投資（FDI）に占める ASEAN のシェアは 2000 年の 1.7% から 2010 年 8.0%、2020 年 13.0% と増加し、2024 年は 14.9% で米国 18.5%、EU 17.7% と並ぶ主要な対内 FDI 受入れ国・地域となっている（注 1）。

AFTA の目的は FDI 誘致における中国への対抗であり、中国は外資誘致で ASEAN のライバルである。1990 年代に中国投資ブームが始まって以降、外資受入れで中国が ASEAN を上回っていたが、2021 年以降は ASEAN が中国を上回っている（図表 1）。24 年末時点の残高（ストック）は、ASEAN 3 兆 5,871 億ドル、中国 3 兆 6,502 億ドルと拮抗している。

図 1 ASEAN と中国の対内外国投資（フロー）推移（単位：億ドル）

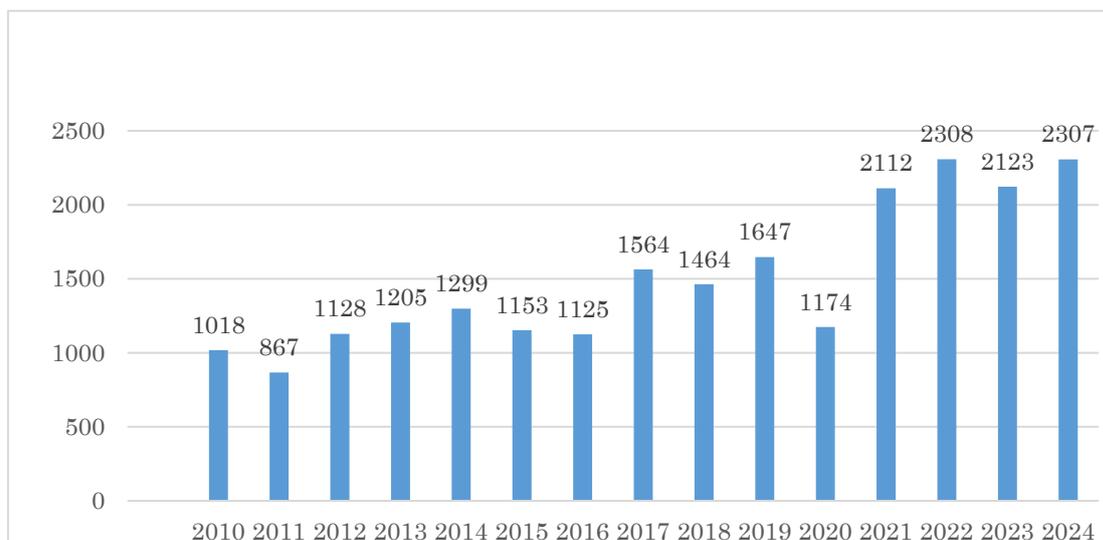


（出所）UNCTADstat

ASEAN の対内外国投資（フロー、以下同じ）は着実に増加しており、2010 年の対内外国投資額は 1,127 億ドルだったが、2024 年には 2,253 億ドルと約 2 倍に増加している（図表 1）。AEC2015 期（2007 年－2015 年）は ASEAN 主要国がマイナス成長となった世界金融危機の影響により 2008 年と 2009 年は 500 億ドルを下回ったが、2010 年以降緩やか

に増加している（図 2）。また、AEC2025 期（2016 年－2025 年）は新型コロナ感染症の流行拡大により人の移動と物流が一時途絶するなどの影響で減少があったがその後回復している。世界の対内外外国投資額に占める ASEAN のシェアは、AEC2015 年が開始される以前（1996 年－2005 年）は平均 3.9%、AEC2015 期は同 6.0%、AEC2025 期（2016－2023 年まで）は同 11.3%と期を追うに従い拡大している（注 2）。

図 2 ASEAN の対内外外国投資（フロー）推移 （単位：億ドル）

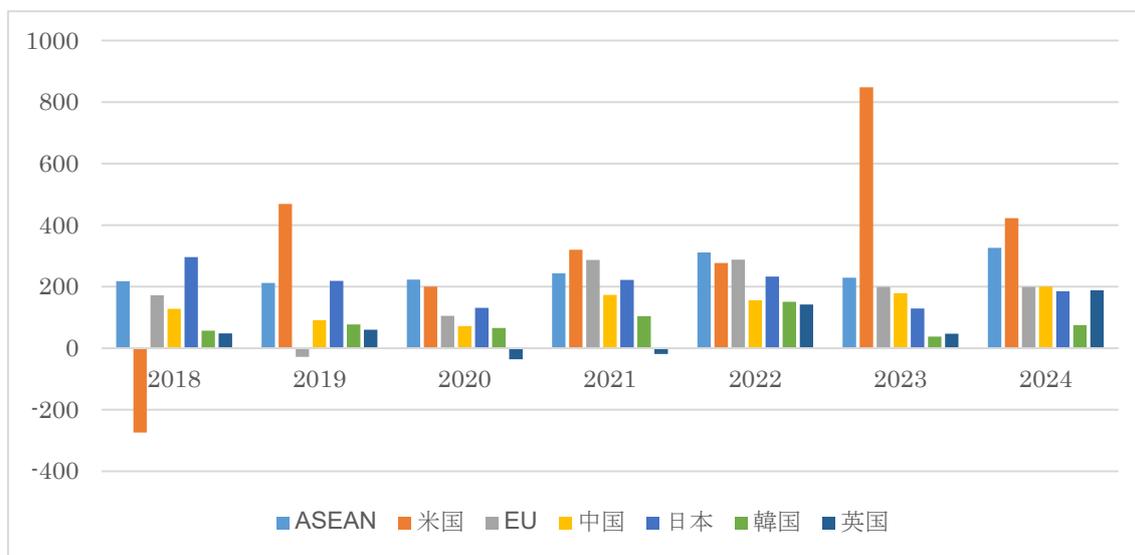


(注)図 1 は UNCTAD の外国投資統計、図 2 は ASEAN 事務局の外国投資統計を利用しており投資額が若干異なっている。

(出所) ASEAN Statistical Yearbook および ASEANStats Key Indicators

ASEAN への最大の外国投資国は年により変動はあるが概ね米国である。日本では ASEAN は中国と経済的に一体化しているという見方がある。国別にみるとカンボジアやラオスで中国が投資で大きなシェアを占めているが、ASEAN 全体では米国が最大であることに留意すべきである。とくに 2023 年は米国の投資額は 893 億ドルで全外国投資額（ASEAN 域内投資を含む）の 39.8%を占めている。次に ASEAN 域内投資額が年によっては最大になるなど大きく ASEAN 各国が対 ASEAN 投資の出し手として重要になってきている（域内投資については後述）。一方、中国の ASEAN 投資は着実に増加してきており、2023 年以降日本を上回っている。

図3 ASEANへの主要投資国（フロー）（単位：億ドル）



（出所）ASEAN Statistical Yearbook 2023 および ASEANStats Key Indicators.

投資受入れ国をみるとシンガポールが ASEAN への投資（フロー）の約 5 割から 6 割を占め最大であり、ストックでもシンガポールが 62% を占め最大である（表 1）。タイはストックでは第 2 位だが、近年は投資額が低迷しており、インドネシアとベトナムへの投資が順調である。シンガポールは貿易と同様にシンガポールからの再投資（ASEAN 域内および域外）があると考えられる。ASEAN の域内投資をみると投資国ではシンガポールが 65% 程度を占め最大である。域内投資受け入れ国はインドネシアが最大で続いてシンガポール、ベトナムとなっている。

表 1 ASEAN 各国の対内外外国投資額（フロー）推移（単位：億ドル）

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	ストック
シンガポール	744	981	716	1,309	1,421	1,350	1,432	21,561
インドネシア	205	238	185	211	254	215	242	3,056
ベトナム	155	161	158	156	179	185	202	2,289
タイ	117	38	-56	146	117	118	146	3,299
マレーシア	76	78	32	121	173	84	114	2,224
フィリピン	99	87	68	120	95	89	94	1,292
カンボジア	32	36	36	35	36	39	44	526
ミャンマー	16	17	22	10	29	22	18	384

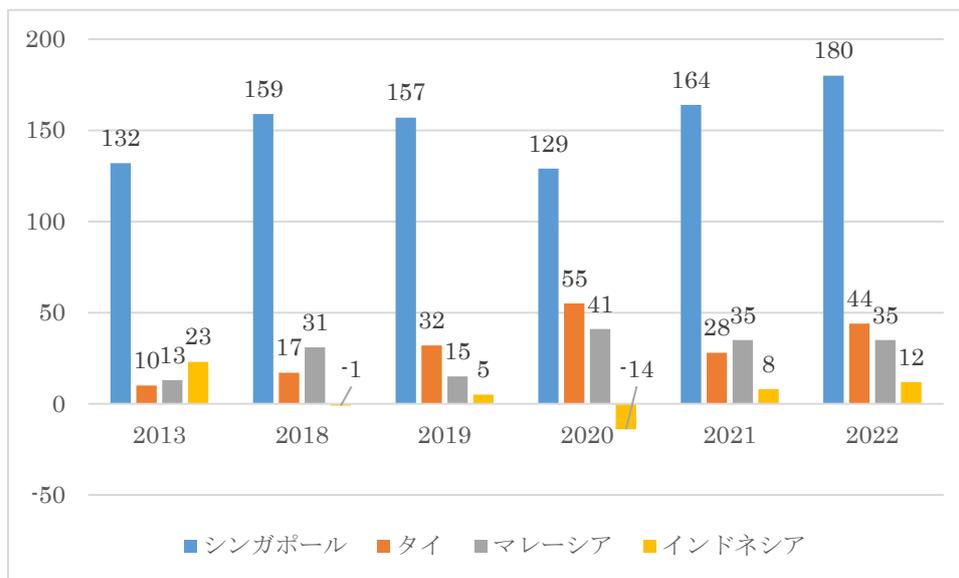
ラオス	13	7	9	11	6	18	9	144
合計	1,464	1,649	1,177	2,122	2308	2,121	2,305	34,775

(注) ベトナム、ミャンマー、ラオスのストックは 2023 年末。

(出所) ASEANStats Key Indicators および ASEAN Statistical Yearbook 2023.

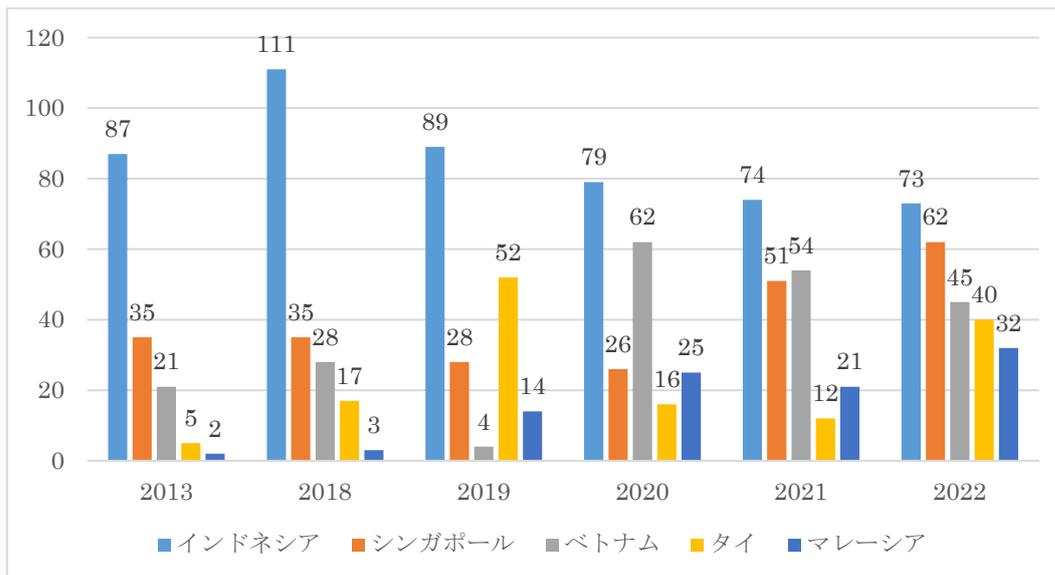
前述のとおり ASEAN 域内投資が重要になってきている。域内投資は年による変動が大きいが 10%から 20%の範囲で推移しており、2024 年は 13.9%だった。最大の域内投資国はシンガポールで 65%を占めており、タイ、マレーシアが続いている (図 4)。投資受け入れ国ではインドネシアが最大であり、シンガポール、ベトナムが続いている (図 5)。シンガポールについてはシンガポール資本に加え、域外国からの再投資も大きいと推測される。投資受入国では人口が圧倒的に大きく市場の将来性が見込まれるインドネシアが最大だが ASEAN の中では高い経済成長を実現しているベトナムが増加している。

図 4 主要域内投資国 (フロー) (単位: 億ドル)



(出所) ASEAN Statistical Yearbook 2023.

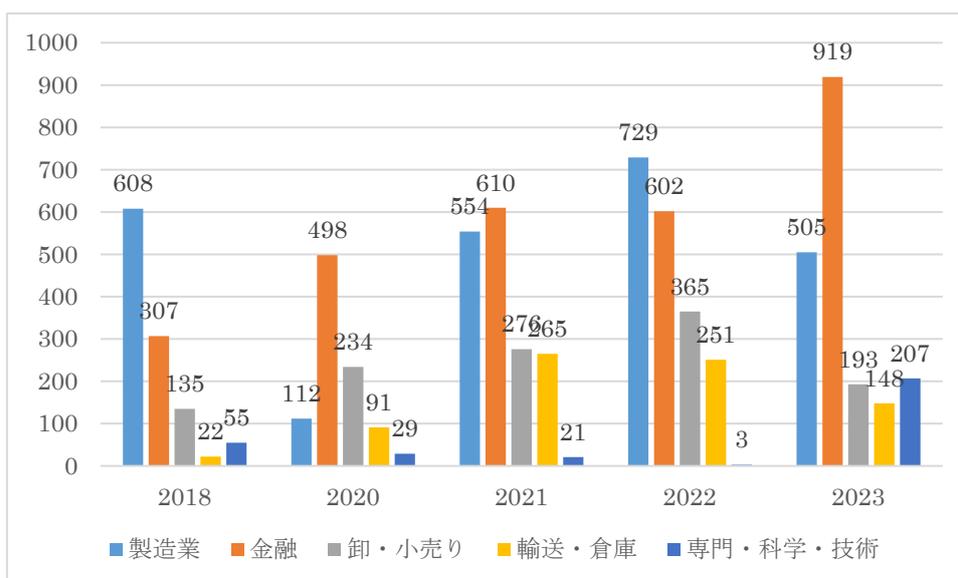
図5 主要域内投資受け入れ国（フロー）（単位：億ドル）



（出所） 図4と同じ。

業種別に対内外国投資（域外）をみると製造業と金融保険が2大業種となっている。ほかに輸送・倉庫、不動産などが主な業種であり、専門・科学・技術が2022年に急増している（図6）。

図6 業種別対内外国投資（域外）（フロー）（単位：億ドル）



（出所） 図4と同じ。

## 第2節 ASEAN 経済統合と投資政策

### 1. AEC2015 から AEC2025 へ

AEC2015 は 2015 年の首脳会議で設立が宣言された。AEC2015 は ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) の設立という大きな成果を達成したが、ASEAN シングルウィンドウ (ASW)、サービス貿易、投資、連結性、格差是正など多くの目標は未達成であり、「通過点」と評価されている。そのため、2016 年から 25 年を目標年次とする AEC2025 が開始された。AEC2025 は AEC2015 の「やりのこし (未達成分野)」の実施とデジタル化、サプライチェーン強靱化、包摂など新たな課題に取り組んできた。

AEC2025 は 2021 年に中間評価は発表されたが、最終評価は 25 年 12 月時点で未発表である。AEC2025 は 2020 年に中間見直し (mid-term review) を行った。5 つの戦略目標全体では、完了が 54.1%、実施中が 34.2%、未実施が 9.2%、撤回が 2.5%。これは、2016 年～20 年の評価、21 年以降の評価は公表されていない。現状では、毎年の首脳会議や経済大臣会議などの報告により判断するしかなく、公式の評価は ASEAN の発表を待つしかない。2020 年以降コロナ禍、米中対立、ロシアウクライナ戦争、トランプ関税など外部環境の悪化があったが概ね着実に進展したといえる。

### 2. 投資関連法の整備の進展

#### (1) AIA と AIGA

AEC に向けての行動計画である AEC2015 ブループリントが 2007 年に開始される以前の投資政策での主要な取り組みは、ASEAN 投資地域枠組み協定 (AIA) と ASEAN 投資促進保護協定 (AIGA) の策定である (表 2) (注 3)。1998 年に締結された AIA の目標は 2010 年までの域内投資自由化、2020 年までの域外投資自由化である。投資自由化の例外分野 (一時的除外リスト TEL、センシティブリスト SL、一般的除外リスト GEL) を設定し、TEL は段階的に削減するという AFTA と同様な自由化方式を採用した。1998 年に締結された AIGA は文字通り投資の保護を目的としており、公正かつ衡平な待遇、投資保護、収用および補償、紛争解決などを規定している。

表 2 AGIA および AIA の構成

AGIA		AIA	
第1条	定義	第1条	定義
第2条	適用範囲	第2条	範囲
第3条	一般義務	第3条	目的
第4条	待遇	第4条	特徴
第5条	例外	第5条	一般義務
第6条	収用および補償	第6条	プログラムと行動計画
第7条	資本および収益の本国送金	第7条	産業の開放と内国民待遇
第8条	代位	第8条	最恵国待遇
第9条	締約国間の紛争	第9条	最恵国待遇の放棄
第10条	仲裁	第10条	付属、付表、行動計画の修正
第11条	協議	第11条	透明性
第12条	改正	第12条	その他の協定
第13条	発効	第13条	一般例外
第14条	その他の規定	第14条	緊急セーフガード
		第15条	国際収支擁護のための措置
		第16条	制度的取決め
		第17条	紛争解決
		第18条	改定
		第19条	補足協定あるいは取極め
		第20条	新規加盟国の加入
		第21条	最終規定

(出所) AIA および AGIA により作成

## (2) AEC2015 の課題 : ACIA の策定

2007年に発表されたAEC2015年ブループリントでは、第1の柱「単一の市場と生産基地」の中に投資の自由な移動の行動計画が置かれている。最大の目標は、AIAとAIGAを統合したASEAN包括的投資協定(ACIA)を2008~09年に策定することである。

ACIAは計画通り2009年に署名され2012年に発効した(注4)。全体で49条の国際レベルの包括的な投資協定(投資自由化、投資保護、投資円滑化、紛争解決、投資促進をカバー)である(表3)。対象は、農水産業、鉱業、製造業、製造業に付随するサービス業(その他のサービス業はASEANサービス枠組み協定:AFASが規定)、ただし、保護と紛争解決はその他サービス業もACIAが適用される。ACIAは最小限の規制を除き自由化することが目標であり、例外分野は留保表に掲載(ネガティブリスト方式)されている。

ACIAは次のような特徴を持っている。①投資家対国の紛争解決についての詳細な規定が置かれたこと。②AGIA、AIAになかったパフォーマンス要求の禁止が規定されたこと。

内容は TRIMs 協定で禁止されている措置（ローカルコンテンツ要求、輸出入均衡要求、為替制限、輸出制限）に加え、取締役の国籍要求の禁止である。雇用要求、技術移転要求、拠点設置要求、開発研究要求などの禁止は含まれていない。③AGIA、AIA になかった新たな規定として利益の否認、投資家の移動が含まれたこと。④サービス分野については、製造業に付随するサービス業とサービス貿易の第 3 モードが対象となったこと。⑤証券投資を対象としていること。⑥新規加盟国の特別待遇を明記していること。

ACIA は AEC の法的基盤整備の一環であり、物品貿易は ASEAN 物品貿易協定（ATIGA、2010 年発効）、サービス貿易は ASEAN サービス貿易協定（ATISA2021 年）、投資は ASEAN 包括的投資協定（ACIA2012 年）、人の移動は ASEAN 自然人移動協定（AMNP2015 年）で規定されている。

表 3 ACIA の構成

セクションA		セクションB	投資家と加盟国の投資紛争
第1条	目的	第28条	定義
第2条	原則	第29条	対象範囲
第3条	適用範囲	第30条	調停
第4条	定義	第31条	協議
第5条	内国民待遇	第32条	加盟国投資家による仲裁の請求
第6条	最恵国待遇	第33条	請求の付託
第7条	パフォーマンス要求の禁止	第34条	請求の付託の条件と制限
第8条	上級役員と取締役	第35条	仲裁人の選定
第9条	留保	第36条	仲裁行為
第10条	約束の修正	第37条	請求の併合
第11条	投資の取扱い	第38条	専門家の報告
第12条	争乱の場合の補償	第39条	仲裁手続きの透明性
第13条	資金の移転	第40条	準拠法
第14条	収用と補償	第41条	裁定
第15条	代位	セクションC	
第16章	国際収支擁護のための措置	第42条	制度的取決め
第17条	一般的例外	第43条	加盟国による協議
第18条	安全保障例外	第44条	その他の協定との関係
第19条	利益の否認	第45条	付属書、スケジュール、将来の規則

第20条	特別手続きおよび情報開示	第46条	改定
第21条	透明性	第47条	AIGAおよびAIA協定に関する移行取決め
第22条	投資家と経営幹部の入国、一時滞在、就労	第48条	発効
第23条	新規加盟国への特別かつ異なった待遇	第49条	寄託
第24条	投資促進	付属書1	書面による承認
第25条	投資円滑化	付属書2	収用と補償
第26条	ASEAN統合の推進		
第27条	加盟国間の紛争		

(出所) 石川幸一 (2010) 「ASEAN 包括的投資協定の概要と意義」、『季刊 国際貿易と投資』79号。

### (3) ACIA の改定と投資円滑化枠組み

2016年に開始されたAEC2025の戦略目標は、①高度に統合され結束した経済、②競争力のある革新的でダイナミックなASEAN、③高度化した連結性と分野別協力、④強靱で包括的、人間本位・人間中心のASEAN、⑤グローバルASEAN、の5つである。投資は、AEC2025ブループリントの「A. 高度に統合し結合した経済」の「A2 サービス貿易」と「A3 投資環境」で取り扱われている。

「A2 サービス貿易」の行動計画では、サービス分野へのFDI誘致メカニズムの強化、「A3 投資環境」の行動計画では、ACIAの施行による投資環境の改善が目標となっており、①投資制限や障害の除去・改善、②ACIA留保リストの削減、③投資調整委員会のピアレビュー、④投資促進などが具体的に示されている。これらの目標の達成については、行動計画は実施されているが取組みの強化が必要と評価とされている。

#### (ACIA の改定)

ACIAの第2改訂議定書と第3改訂議定書は2020年6月に発効し、第4改訂議定書は7月に調印された(注5)。第2改訂議定書は、自然人の定義を「加盟国でその法、規制、政策に従い、国籍、市民権あるいは永住権を有している自然人」から「ASEAN加盟国の国民あるいは投資を行っている国が永続的居住の権利を与え、投資に影響を与える措置に関してその国の国民と実質的に同一の取り扱いを行っている永住権を持つ市民」に改定した。第3改訂議定書では、留保表頭注の第8パラグラフに規定されている「外国人事業法に規定されているタイの留保条件」を削除した。タイの留保条件は、「タイにおいては外国人事業法の規定により、ACIAのいかなる規定も加盟国の法の下で組成され、組織された法

人であり、加盟国の国民により所有あるいは支配されていない他の加盟国の投資家とその投資に適用されない」というものである。タイの投資委員会は在 ASEAN 外資系投資家に ACIA により利益を与えることはタイへの投資促進に役立つと判断し留保条件の削除を決定し、外国人投資家にも ACIA による措置を適用できるようにした。

第 4 改訂議定書は、第 7 条を改定し WTO の TRIMs 協定で禁止されているパフォーマンス要求を超えるパフォーマンス要求の禁止を規定（TRIMs プラス）した。その結果、

ACIA で禁止されているパフォーマンス要求は、①輸出要求、②現地調達要求、③国産品購入・優先要求、④輸出入均衡要求、⑤国内販売制限、⑥自国からの供給要求の 6 措置となった。RCEP で規定されている①ロイヤリティ規制の禁止、②技術移転要求の禁止は対象外である。

2024 年 9 月に調印された第 5 改訂議定書は、①ACIA の対象分野拡大、②留保リストの改変（2 つの附属ネガティブリストへの移行）、③ラチェット義務（投資制限を緩和する改正を行った場合その後改正された水準から制限的なものに再改正することを禁止する）の導入を規定している。2024 年時点での平均留保分野は 16.3、留保分野には内国民待遇と経営幹部・取締役の国籍要求の禁止が適用されない。

（ASEAN 投資円滑化枠組み）

ASEAN 投資円滑化枠組み（ASEAN Investment Facilitation Framework）は 2021 年に採択された。新型コロナウイルス感染症拡大の影響からの持続的な経済回復のために FDI を誘致するのが目的である。投資手続きの効率化、簡素化のために次の 10 の措置を導入した。①政策と情報の透明化、②行政手続きと要件の簡素化とスピードアップ、③デジタル技術およびインターネットの利用、④単一のデジタルプラットフォーム、⑤投資家への支援とアドバイザーサービス、⑥権限のある当局の独立性、⑦投資目的のビジネスパースンの短期的な入国と滞在、⑧投資支援の円滑化、⑨投資政策の協議メカニズム、⑩協力。

これらの措置は国により実施状況に差がでており、シンガポール、タイ、インドネシア、マレーシアは順調に実施されているが、ブルネイ、ラオス、ミャンマー、フィリピンは遅れている。項目別には、⑦ 投資目的のビジネスパースンの短期的な入国と滞在、⑧ 投資支援の円滑化、④単一のデジタルプラットフォームの導入が遅れている（注 6）。

（RCEP の発効）

RCEP(地域包括的経済連携)は ASEAN が提案したアジアの広域かつ包括的 FTA である(注7)。5つの ASEAN+1FTA (相手国は日中韓印豪ニュージーランド)を統合する FTA だったが、最終段階でインドが離脱し 15 か国で 2020 年 11 月に署名し 22 年 1 月に発効した。

投資自由化では、①設立前の内国民待遇義務、②最恵国待遇義務を規定している。設立前の内国民待遇は投資自由化の判断基準であり、中国の FTA と投資協定では設立前の内国民待遇を認めていなかった。

RCEP は TRIMs 協定を上回るパフォーマンス要求を禁止しており、①ロイヤリティ規制の禁止、②技術移転要求の禁止、③輸出要求、④現地調達要求、⑤国産品購入・優先要求、⑥輸出入均衡要求、⑦国内販売制限、⑧自国領域からの供給要求の 8 措置が対象となっている。自由化はネガティブリスト方式(自由化していない分野を表示)により行われ、留保表の非適合措置はラチェット義務、インドネシア・フィリピンと CLMV はスタンズティル措置(協定発効日の自由化水準から制限を強化することを禁止する)が適用される。ISDS(投資家と国の紛争解決)は発効後 2 年以内に討議を開始する義務が規定されている。RCEP には全 ASEAN 加盟国が参加しており RCEP の自由化や保護措置は ASEAN に適用される。RCEP にはスリランカ、バングラデシュ、チリ、香港が参加を希望しており、拡大が期待される。

### 第 3 節 AEC 戦略計画(2026~2030)と投資

#### 1. ASEAN 共同体ビジョン 2045

AEC2025 は 2025 年が目標年次であり、2026 年以降の経済統合のビジョンと計画に関心が集まっていた。ASEAN は 2025 年 5 月 26 日に開催された第 46 回首脳会議で「ASEAN2045 に関するクアラルンプール宣言「未来の共有」(ASEAN2045 Our Shared Future)」を採択した。クアラルンプール宣言では、ASEAN 共同体ビジョン 2045「強靱、革新的、ダイナミックで人々が中心の ASEAN」、ASEAN 政治安全保障共同体戦略計画、ASEAN 経済共同体戦略計画、ASEAN 社会文化共同体戦略計画、ASEAN 連結性戦略計画を採択した。宣言およびこれらのビジョンと戦略計画が ASEAN2045「未来の共有」を構成する。また、ASEAN 統合イニシアティブ (IAI) 作業計画 V (2026-30) が ASEAN2045 を構成している。

ASEAN 共同体ビジョン 2045 は、「Ⅰ．序文」で ASEAN がルールに基づく共同体であり、民主主義の原則、法の支配と良き統治、人権と基本的な自由の尊重と保護を支持すると述べている。経済では技術レベルが高く包摂的な労働力、生産性とイノベーション主導成長、バリューチェーンにおける持続性を組み込んだ単一市場として反映する ASEAN というビジョンを打ち出している。国際関係では平和、安定、繁栄を追求する原動力であり、インド太平洋地域内外の地政学のおよび社会経済的環境に効果的に対応するとともに ASEAN 中心性を強化するとしている。

「Ⅱ．ASEAN の挑戦と機会」として、ASEAN を取り巻く環境と課題が列挙されている。①インド太平洋における平和・安全保障・安定、②大国間競争、③デジタル化、④サイバーセキュリティ、⑤AI、⑥保護主義と貿易投資への障壁、⑦サプライチェーン強靱性、⑧ブルーエコノミー、⑨食糧・水・エネルギー安全保障、⑩貧困・格差・開発資金不足、⑪自然災害、⑫気候変動・環境悪化など、⑬パンデミック、⑭人口増加・高齢化・移民、社会的弱者の包摂、⑮女性と若者のエンパワーメント、⑯ASEAN 中心性。

「Ⅲ．未来の ASEAN」で強靱、革新的、ダイナミックで人々が中心の ASEAN を 2045 年までに実現することを打ち出している。第 42 回首脳会議で採択された「ASEAN 共同体ポスト 2025 ビジョンのコアエレメント」に主導され、「インド太平洋における成長の中核としての ASEAN」というビジョンを具体化するとしている。そして、政治・安全保障、経済、経済/社会文化、社会文化、連結性、制度的強化の 6 分野のビジョンと課題を概説している。

## 2. ASEAN 経済共同体戦略計画（2026－30）：6 つの戦略目標

「Ⅰ．序文」で 2045 年までに世界第 4 位の大規模なグローバル経済になるために経済統合を深化させ、多面的な課題に迅速に挑戦する能力を増強するという目標を提示している。2045 年に向けて ASEAN は新たな機会に対応し先進技術に支えられて持続的成長を確かなものとした統合された未来に備えた経済となることを明らかにしている（注 8）。

ASEAN の将来の経済統合に機会とリスクという 2 つの大きな影響を与える 5 つの重要なメガトレンドは、①地政学的緊張、②貿易のシフト、③技術の転換、④気候変動、⑤人口動態面のシフトである。地政学的緊張では市場の分断と資本流出がリスクであるが、新たなパートナーシップの形成の機会がある。貿易のシフトでは新興セクターで新たなチャンスが生まれるが、戦略的な競争力が必要となる。技術の転換では効率と産業化が期待で

きるが労働を不要としインフラへの負荷を増やす可能性がある。豊富なカーボンシンク（炭素吸収源）により ASEAN は気候変動に取り組む好位置にいるが、迅速に行動できないと人々、インフラ、主な産品に重大なリスクを発生させ経済成長を阻害する。所得の増加により生活水準は高まり ASEAN の中産階級は拡大しているが、高齢化は労働力を縮小させ頑健なソーシャルセーフティネットの必要性を増加させる。

グローバルサプライチェーンにおける ASEAN の戦略的な役割からこうした機会をうまく利用しリスクを軽減することが極めて重要である。これらのメガトレンドを織り込み、地域統合の深化、連携の拡大、先進技術の採用、持続性に主導されたイニシアティブ、包摂的な経済参加を進める。

AEC は 5 年のサイクルで戦略的計画を実施する。5 年サイクルにより予測できない将来の課題を含め世界の変化に対応し目標と戦略的措置を柔軟に適合させ調整することが可能となる。AEC 戦略計画 2026－2030 は、6 つの戦略目標（Strategic Goals）、44 の目的（Objectives）と 192 の戦略措置（Strategic Measures）を設定している。AEC 戦略計画 2026－30 は、国連の 2030 年 SDGs、インド太平洋に関する ASEAN アウトルック（AOIP）を含む ASEAN 主導の枠組みを参照して目標と目的を設定している。包摂と人々が中心という原則は戦略計画の目標であり開発のプロセスの特徴である。

AEC2026－30 は ASEAN 経済共同体協議会（ASEAN Economic Community Council: AEC）が実施に責任を持つ主要機関となり、分野別の閣僚レベルの機関（ASEAN Sectoral Ministerial Body）およびその附属機関が実施を支援する。ASEAN 事務局が AEC2026－30 の実施状況のモニタリングと評価を行う。AEC 戦略的計画は 5 年サイクルで見直しが行われる。

（投資に関する目的と戦略措置）

「Ⅱ．未来に向かう：AEC2030 の戦略目標、目的、戦略的措置」で AEC2026－2030 の 6 つの戦略目標（表 4）、44 の目的、192 の戦略措置が提示されている。AEC2015 は 4 つの戦略目標、AEC2025 は 5 つの戦略目標だったが、AEC2030 は 6 つの戦略目標を掲げている。このうち①の行動志向の共同体が経済統合を対象としており、次の 8 つの目的を掲げている。①ASEAN 域内の物品貿易の強化拡大、②地域のサービス統合と競争力の強化、③魅力的な投資先としての ASEAN、④金融統合と包摂の深化、⑤ビジネスと人の移動の円滑化、⑥競争力の新たな源泉の動員、⑦透明性、良き統治、良き規制慣行の強化、⑧標

準、強制規格、適合性評価手続きの調和。

目標 1.3 の「魅力的な投資先としての ASEAN」では、ASEAN 包括的投資協定 (ACIA) と ASEAN 投資円滑化枠組み (AIFP) などの投資関連イニシアティブを効果的に実施することを目的としている。戦略的措置は、①ASEAN の投資自由化イニシアティブの効果的で広範な実施、②ASEAN における投資家とその投資の保護、③ASEAN の投資促進の改善と強化、④ASEAN 加盟国における投資円滑化とビジネスのしやすさを推進、⑤企業の説明責任の手法の主流化の推進、⑥ASEAN における資本市場の発展のための厳格で包括的な戦略の確立、の 6 つである。

域外との経済連携については、目標 4.1 の「域外パートナーとの ASEAN の経済協力強化」で、①既存の ASEAN+1FTA のアップグレード、②RCEP を含む既存の包括的経済連携の効果的な実施、③相互の産業の利益増進のために域外パートナーとの経済連携の強化と戦略化、の 3 つの戦略的措置が提示されている。

**表 4 AEC2030 の 6 つの戦略目標**

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>① 行動志向の共同体：統合された単一市場と競争力の新たな源泉をもつ生産基地</li><li>② 持続可能な共同体：気候変動に対応する要素と政策を創出し主流化</li><li>③ 進取的、大胆、革新的な共同体：新たなグローバルトレンドと発展に対応する分野別協力の強化</li><li>④ 適応力があり前向きな共同体：グローバル ASEAN アジェンダの強化</li><li>⑤ 鋭敏で強靱な共同体：AEC と ASEAN の人々のエンパワーメント、ショック、ストレス、危機、変動への耐性</li><li>⑥ 包摂的、参加型で共働する共同体：誰も置きざりにせず、人々が中心の ASEAN</li></ul> |
|---|

(出所) ASEAN (2025) ASEAN Economic Community Strategic Plan 2026-2030

## おわりに

1990 年代に始まった中国投資ブームに危機感を抱いた ASEAN は外国投資の誘致促進を経済統合の主要な目的として ASEAN 経済共同体 (AEC) 形成を進めた。ASEAN への対内外国投資は世界金融危機などによる増減はあったものの長期的には着実に増加し米国や EU と並ぶ対内外国投資先となっている。特にこの数年は対内外国投資では中国を上回っている。

ASEAN への外国投資の増加は ASEAN 経済の成長、優れた投資環境とともに AEC により統合された大市場（自由貿易地域）が実現したことと AEC の投資についての行動計画により投資関連法の整備を行い自由でルールに基づく投資制度を実現したことが貢献している。AEC は外国投資誘致という ASEAN 経済統合の当初からの大きな目標を実現しており全体として成功と評価できる。

米中対立の激化は中国投資の経済安全保障および地政学的なリスクを改めて認識させた。トランプ政権の対中追加関税は対米輸出を目的とする対中投資のリスクとコストを高めている。長期にわたる経済成長が続いた中国の件費は ASEAN の多くの国に比べ高くなっており、中国から ASEAN への生産拠点の移管がトランプ政権成立以前から起きていたが第 1 期トランプ政権の対中制裁関税で拍車がかかった。中国への追加関税は第 1 期トランプ政権の最大 25% の制裁関税が撤廃されていないため 2025 年 12 月時点で最大 45% となっており、ASEAN に対する相互関税より高くなっている（注 9）。米国のピーターソン国際経済研究所によると、2025 年 11 月 26 日時点の米国の対中平均実効関税率は 47.5% であり、20% の追加関税率より 25% 以上高い（注 10）。

製造業投資の立地決定で重要な工場のワーカー賃金（2024 年 10 月～11 月）をみると、中国は大連を除きバンコクやジャカルタの 1.5 倍から 2 倍程度であり、ハノイやプノンペンの 2.5 倍から 3.5 倍と高い（注 11）。労働集約型産業は米中摩擦がなくても中国での操業は不利になっている。賃金格差も中国から ASEAN への生産拠点移転の大きな要因である。中国から ASEAN への投資（生産移管）と中国よりも ASEAN を選好して投資する外資の動きは今後も継続するだろう。

AEC2025 ではブループリントに続いて統合戦略的行動計画（Consolidated Strategic Action Plan: CSAP）と分野別作業計画（Sectoral Work Plan）が策定されている。AEC2026-30 についても実施に向けて具体的な行動計画と作業計画が発表されると考えられる。投資関連法制の整備など投資環境は改善されているが、シンガポールを除き留保分野の削減や投資環境の継続的改善は課題であり、AEC 戦略計画の着実な実施が期待される。

注

1. UNCTADstat による。
2. ASEAN (2025) ASEAN Investment Report 2025, pvii – ix.

3. AIA と AIGA については、石川幸一（2010）「ASEAN 包括的投資協定の概要と意義」、『季刊 貿易と投資』79 号、を参照。
4. ACIA については、石川幸一（2016）「投資の自由化」、石川幸一・清水一史・助川成也『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂。
5. ACIA の改定については、石川幸一（2021）「コロナ禍の中で進展した AEC2025 の行動計画」、『コロナ禍と米中対立下の ASEAN—貿易、サプライチェーン、経済統合の動向—』ITI 調査研究シリーズ No.117、国際貿易投資研究所、82—82 頁。
6. ASEAN (2024) ASEAN Investment Report 2024, pp60-63.
7. RCEP については、福永佳史（2022）「RCEP 協定におけるルール規律」、石川幸一・清水一史・助川成也『RCEP と東アジア』文眞堂、153—154 頁。
8. AEC2026-30 については、ASEAN(2025)ASEAN Community Vision 2045 “Resilient, Innovative, Dynamic, and People-Centered ASEAN” . による。
9. ASEAN への相互関税は、ラオスとミャンマーが最も高く 40%、続いてブルネイが 25%、ベトナム 20%、カンボジア、インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピンが 19%、シンガポールは 10% である。
10. Chad. P. Bown, “US-China Trade War Tariffs: An Up-to-Date Chart” . Peterson Institute for International Economies. August 31,2025.
11. ジェトロ（2025）「2024 年度アジア大洋州・日本投資関連コスト比較調査」、「投資関連コスト比較調査」によると工場ワーカー月額賃金（24 年 10～11 月）は、北京 970 ドル、広州 721 ドル、重慶 685 ドルに対し、クアラルンプール 490 ドル、ジャカルタ 475 ドル、バンコク 437 ドル、マニラ 314 ドル、ハノイ 278 ドル、プノンペン 243 ドル、ビエンチャン 115 ドルである。

#### 参考文献

- 石川幸一（2010）「ASEAN 包括的投資協定の概要と意義」、『季刊 貿易と投資』79 号。
- 石川幸一（2016）「投資の自由化」、石川幸一・清水一史・助川成也『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂。
- 石川幸一（2021）「コロナ禍の中で進展した AEC2025 の行動計画」、『コロナ禍と米中対立下の ASEAN—貿易、サプライチェーン、経済統合の動向—』ITI 調査研究シリーズ No.117、国際貿易投資研究所。
- 福永佳史（2022）「RCEP 協定におけるルール規律」、石川幸一・清水一史・助川成也『RCEP と東アジア』文眞堂。
- ASEAN (2024) ASEAN Investment Report 2024.
- ASEAN (2025) ASEAN Investment Report 2025.
- ASEAN (2025)ASEAN Community Vision 2045 “Resilient, Innovative, Dynamic, and People-Centered ASEAN”.

## 第3章 東アジアの通商秩序と日 ASEAN の戦略

政策研究大学院大学 教授

篠田 邦彦

### 第1節 東アジアの通商秩序の変化

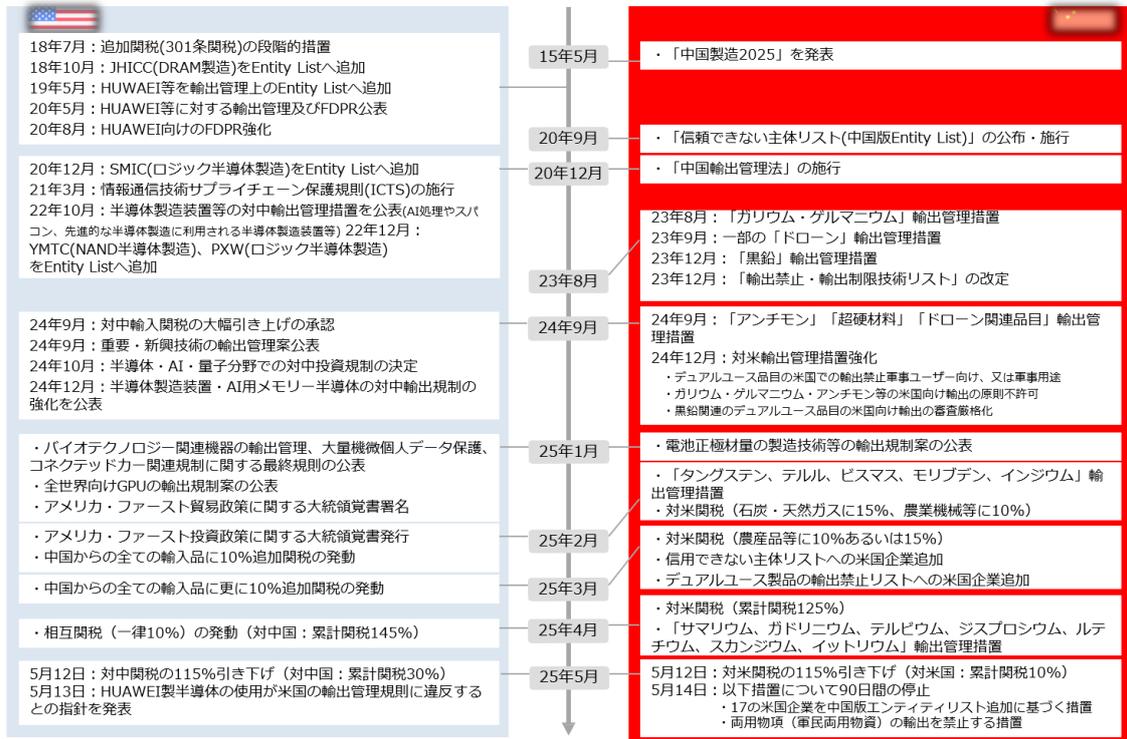
本稿においては、最初に、東アジアの通商秩序に起きている変化として、保護主義の高まりと国際秩序の揺らぎ、中国による過剰供給・経済的威圧、グローバル・サウスの台頭と競争の激化、アジアにおける GX・DX の進展について取り上げることとしたい。

#### 1. 保護主義の高まりと国際秩序の揺らぎ

##### (1) 保護主義的な貿易措置の増加

2010年代半ばからの米中の戦略的な競争の激化を端緒として、保護主義的な動きが広まりつつある。米中間の競争は、貿易紛争から技術覇権競争へと拡大し、米国の追加関税、投資・輸出規制強化、政府調達禁止等の動きに対し、中国側も「信頼できないエンティティリスト規定」、「輸出管理法」、「反外国制裁法」など経済安全保障関係の対抗手段を拡充してきた。米中間の戦略的競争は長期化しつつあり、第二次トランプ政権の発足後、米中間で互いに非常に高い税率の報復関税を課しており、現在、相互関税の一部は適用停止されているものの、将来、両国の戦略的競争は、「デリスキング」、「スモールヤード・ハイフェンス」から「デカップリング」に拡大するおそれがある。

図 1 米中の国境管理による囲い込み



(出所)「通商戦略 2025」19 ページ

第二次トランプ政権の発足後、2025年2月から3月にかけて、国際緊急経済権限法 (IEEPA) に基づいて中国に対して10%追加関税を2回課すとともに、メキシコ、カナダに対して25%の追加関税を課した。また、通商拡大法 232 条を根拠として全世界の鉄鋼・アルミ及びその派生品に対して課してきた25%の追加関税措置に関して、国別除外、品目別除外を廃止した。4月2日、米国はIEEPAに基づき、メキシコ、カナダを除く全世界に対して一律10%、貿易赤字の大きい国に対しては最高50%の国ごとの税率に関税を引き上げる、いわゆる「相互関税」を発表した。また、4月3日、通商拡大法 232 条に基づく自動車の25%追加関税も施行した。その後、一連の変更・修正を経て、4月9日に、鉄鋼・アルミや自動車に対する25%の追加関税が実施され、中国に対する合計145%の追加関税が発表（その後、30%に引き下げ）された一方、中国以外に対する相互関税は、引き上げが行われる予定であった国別税率につき、4月10日から90日間適用を停止することが発表された（10%一律関税は維持）。米中間では、5月14日以降、計180日間の相互関税一部適用停止期間を経て、2026年11月10日まで一部適用停止期間を再延長することが決定された。日本は適用停止の間に米国との関税交渉を精力的に行い、7月22日に米国との間

で合意に至った。7月31日発表の相互関税に関する大統領令により、日本の相互関税率は15%に引き下げられ、また、米国が69カ国・地域に対して10～41%の関税を賦課することが決定された。(注1)

## (2) 自国第一主義的な産業政策

2010年代半ばから、世界経済は市場のグローバル化を謳歌した「経済の時代」から、国家の役割が増大する「政治の時代」へと移行しようとしている。特に、2020年に始まった新型コロナの感染拡大はグローバリゼーションの限界を露呈させた。米中の戦略的競争、ロシアのウクライナ侵略、イスラエル・ガザ紛争等を背景に、世界は地政学的な構造変化に直面している。貿易・投資・技術・情報といった領域で、世界の「分断」が進展し、主要な国・地域の産業政策間の競争が激化している。2010年代以降の「政治の時代」では、欧米、中国、日本を含め、半導体、クリーンエネルギー等の戦略産業分野で国家が産業政策に深く関与し、供給網の多元化、同志国との連携、環境等の規範への適合が政策目的に組み込まれるようになった。

例えば、中国は、対外開放路線を継続（国際循環）しつつ、内需を拡大することで（国内大循環）、自国の巨大市場の魅力により諸外国の投資・技術を惹きつける「双循環政策」を提唱している。自主的・コントロール可能なサプライチェーンの能力強化のため、供給網の主要部分は国内に留めておき、外国企業に強制的な技術移転を迫るとともに、国家ファンドや標準政策を駆使し、コア技術の国産化を挙国体制で推進している。また、外国企業の中国依存を強化しつつ、自己完結型産業チェーンの確立のために脆弱部分を重点的に補強するなどしてサプライチェーン断絶に対する抑止力を構築しようとしている。

米国は、バイデン政権下でインフレ削減法を制定し、気候変動対策を名目に、再生可能エネルギー、EV、グリーン水素などへ3,690億ドルもの財政支援（税額控除や補助金）を行い、国内産業基盤の再構築、雇用創出、サプライチェーンの強靱化を図り、国内外からの投資を強力に引き付けようとした。トランプ政権に移行してからは、国家安全保障戦略などを通じて貿易関係の均衡化、重要なサプライチェーンと資源へのアクセス確保、工業生産の国内回帰や重要・新興技術分野の発展、防衛産業基盤の再生、エネルギー優位性の回復、金融セクター優位性の維持・拡大などの方向性を打ち出している。

EUについては、2025年2月、欧州委員会は、「気候変動に対処し、競争力を強化し、

経済の強靱性を確保し、人材を保持するための事業計画」として、「クリーン産業ディール」を発表した。高いエネルギー価格、不公正な国際競争及び複雑な規制に対処する、早急な支援を必要とするエネルギー集約型産業と、将来の産業競争力の中心であり、産業の変革や循環性及び脱炭素化にとり必要なクリーンテック分野に主な焦点を当てている。具体的には、「安価なエネルギーへのアクセス」、「クリーン製品の需給の拡大」、「官民投資」、「循環経済と資源へのアクセス」、「世界市場と国際パートナーシップ」、「社会的公正と公正な移行のための技能と質の高い職」の6分野の取組を推進している。

このように経済安全保障、グリーン転換、デジタル化等の社会・経済課題に対処しつつ産業発展を目指す新たな産業政策が議論され、主要国の産業政策にも反映されている。ただし、国際経済秩序の強化・再構築には、市場歪曲の措置や非商業的な国有企業の行動、経済的依存関係の武器化等、産業政策により生じうる国際的な負の外部性に対処することが必要となっている。

### (3) WTO の機能低下

近年、世界の通商・貿易システムの基盤をなす世界貿易機関（WTO）を中心とする多角的自由貿易体制が機能不全に陥っている。前身の GATT も含めて、WTO では、ラウンド交渉を通じて、①関税引下げなど貿易障壁の削減・撤廃（市場アクセス交渉）、②補助金、サービス貿易、知的財産権、貿易円滑化など各分野でのルール形成を進めてきた。WTO はコンセンサスに基づく組織であるため、新興国の台頭や産業構造の変化に柔軟に対応できず、自由化や新たなルールの形成は進んでおらず、西側諸国が主導してきた国際協調のメカニズムが機能不全の危機に陥っている。

まず、交渉機能に関しては、164 か国・地域の全加盟国による「全会一致」の原則のため、保健・デジタル・環境等の分野での新たなルール作りが困難となっている。また、監視機能については、中国等の通報の不履行により監視機能が弱体化している。紛争解決機能については、不満をもつ米国が、上級委員の任命をブロックし、上級委員会（第二審）が機能停止に陥っている。特に紛争解決制度の機能低下などにより、各国の保護主義的な措置に対する抑止力が低下し、ルールに対する規範意識に揺らぎが見られることが問題である。こうした中、WTO の交渉、監視、紛争解決の各機能の回復に向けた改革が進むことが期待されている。

#### (4) 自由主義的な国際秩序の影響力の低下

1980年代以降、米国が主導してきた自由主義的な国際経済秩序は現在、大きな転換期を迎えている。貧富の差の拡大など、行き過ぎたグローバル化に対する反動から、各国で不満が鬱積している。こうした不満を背景として、各国の国内政治が不安定化し、ポピュリズムが台頭し、政策が内向き化しつつある。また、非市場的な措置・慣行を背景とした過剰供給や経済的な威圧など、新たな課題に対して、WTO、EPA等に基づく国際貿易ルールが十分に機能していない。1990年代以降の冷戦後の米国一強の国際秩序から、中国の台頭に伴う米中の戦略的競争、グローバル・サウスの隆興による多極化の時代に移行しつつある。このように多極化する国際社会の中で、国連・G7等の影響力が低下し、BRICS等の新興国中心の新たな対抗軸を模索する動きもみられる。こうした中、日本、欧州、アジア等のミドルパワーが結束して、米国不在のリーダーシップの空白を埋め、自由で公正な国際貿易秩序を維持・強化することが必要となっている。(注2)

## 2. 中国による過剰供給・経済的威圧

### (1) 非市場的な措置・慣行と過剰供給能力

近年、中国の過剰生産能力（過剰供給）をめぐる議論が活発化している。たとえば鉄鋼では、中国において不動産不況などを背景に鋼材の見掛消費が低迷しているにもかかわらず、生産は高水準で推移している。その結果、需給ギャップは2020年以降、毎年大幅に拡大し、国内で消費されない余剰分が輸出に回る状況が続いている。世界の鋼材輸出に占める中国の比率も、2020年以降大きく上昇した。景気低迷により需要不足が顕在化し、鉄鋼などの「デフレ輸出」が加速する中、直近では米中貿易摩擦の回避に向けた動きもあって対米輸出が急減する一方、ASEAN・インドをはじめとする新興国向け輸出が増加している。

中国など一部の国では、不透明な補助金、国有企業による市場歪曲的な慣行など、非市場的な措置・慣行がみられる。こうした措置・慣行により、中国の産業は輸出市場を侵食し得る過剰供給能力を抱える構造となっている。中国国内で消費されない余剰分が他国に安価に輸出されており、過剰生産能力の背後には構造的な問題が存在する。G7においても、不透明な産業補助金、国有企業、強制技術移転といった非市場的な措置・慣行や、それら

を通じて不当に市場シェアを獲得し、戦略的依存を生み出す戦略が、公正な国際競争を歪め、特に新興国・途上国における産業開発に悪影響を与えるとの強い懸念が示されている。

中国の過剰生産・過剰供給は、伝統的産業（鉄鋼、アルミ、セメント、石油化学品など）にとどまらず、新エネルギー産業（EV、太陽光パネルなど）にも広がっている。中国経済が伸び悩み、稼働率が低水準にある中で輸出が急増し、輸出価格も下落している。中国からの輸出は、産業競争力の増大と相まって、過剰供給能力を背景に、輸送機械（21.5%）、化学（24.0%）、鉄鋼（20.1%）などの分野で、直近4年間に年平均20%超のペースで増加している。

EVについてみると、中国の輸出台数は2018年から2024年にかけて約15倍に増加した。EV関連の対外直接投資も2022年以降急増しており、今後、ASEANなどを経由した迂回輸出が増える可能性がある。同程度のバッテリー容量のEVを中国企業と日本企業で比較すると、中国企業は価格面で日本企業を大きく上回る競争力を有しており、第三国市場における中国製品の価格競争力は日本企業にとって大きな脅威となっている。

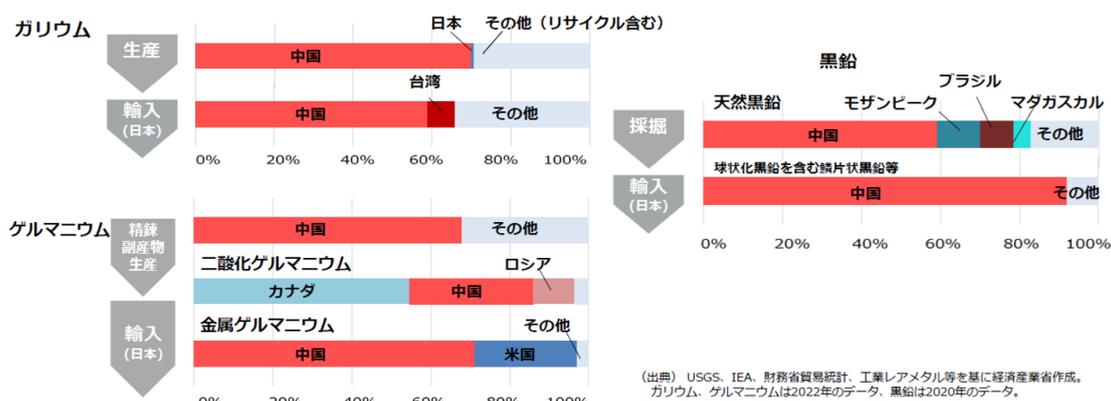
筆者は2026年2月にタイへ出張する機会があった。中国EVメーカーによる輸出・投資攻勢を受け、現地の自動車市場における日系企業のシェアが緩やかに低下し続ける一方、タイのEV市場では中国製EVの過剰供給が生じている。国内市場での販売が難しいEVが、他のASEAN諸国や欧州諸国へ迂回輸出される動きが拡大していることに対し、日系企業関係者は強い懸念を示していた。こうした事態は、中国の過剰供給能力という構造要因に加え、タイ政府のEVに関する輸入・投資政策にも起因すると考えられる。今後は、タイ政府との産業協力対話を通じ、制度・運用面の改善を図っていくことが求められる。

## (2) 過剰依存構造と依存関係の武器化

近年、中国の過剰供給能力や重要資源の偏在を背景に、特定の供給源に過度に依存する構造が形成されつつある。世界の多くの国は、中国に対して重要鉱物の精錬などを依存しており、自律性への懸念が高まっている。たとえば、ガリウム、ゲルマニウム、黒鉛は、生産・精錬工程の大部分を中国に依存しており、中国からの輸入比率も高い。日本が多くのレアメタル・レアアースの精錬工程を依存する中国では、近年、各種の貿易管理措置が実施されている。輸出に政府の許可が必要となる品目が増加しており、サプライチェーンの不確実性は高まっている。直近では、半導体材料に用いられるガリウム及びゲルマニウ

ム関連品目、ならびに車載用電池に用いられる黒鉛関連品目について、2023年に輸出管理措置が開始された。(注3)

図2 ガリウム、ゲルマニウム、黒鉛の生産・輸入での中国への依存度



(出所)「通商戦略 2025」15 ページ

中国は、巨大な市場と購買力、希少資源の占有、資金力などを背景に、ASEAN や周辺国に対して、輸出入制限や渡航の自粛要請などの経済的威圧措置を行使してきた。たとえば 2010 年、中国は尖閣諸島沖での船舶衝突事件を受け、資源確保などを理由に日本向けレアアースの輸出規制を強化した。日本は米国、EU とともに WTO に提訴し、勝訴した結果、中国は輸出規制を撤廃した。2012 年にフィリピンとの南シナ海スカボロー礁をめぐる領有権争いが先鋭化した際には、中国はフィリピン産バナナやパイナップルに対する検疫の厳格化や輸入制限、フィリピンへの渡航制限措置を講じた。また 2020 年には、豪州によるコロナ起源に関する独立調査要求を受け、中国は豪州産ワインや大麦へのアンチダンピング関税措置を導入し、牛肉、綿花、木材、ロブスター、石炭などの輸入制限も実施した。

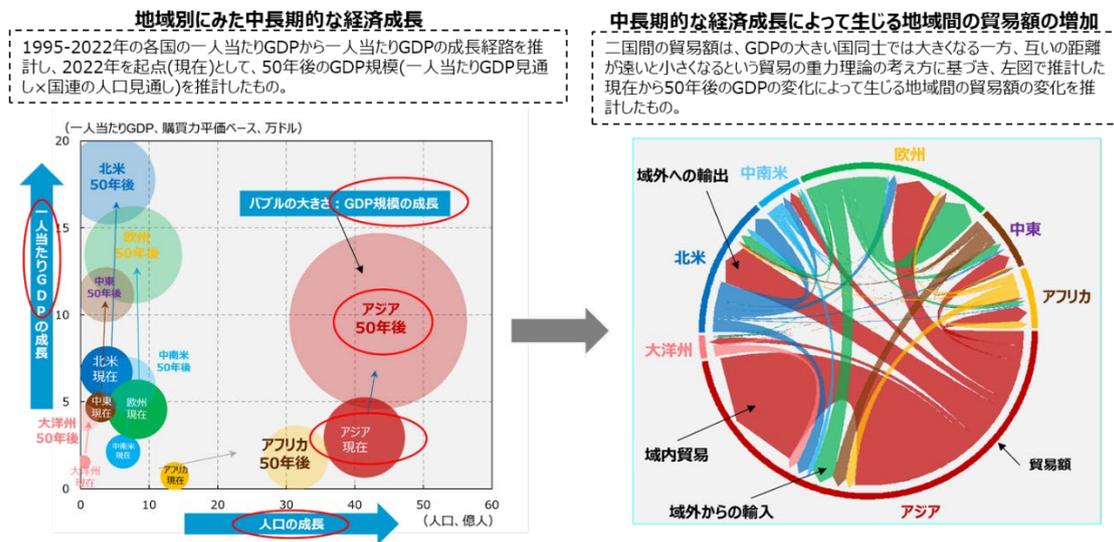
このように近年、中国の過剰供給能力を背景とした市場浸食や、特定の供給源への過度な依存を背景とした依存関係の武器化といった脅威が顕在化しつつある。日本、西側先進国、ASEAN などの同志国の間では、自由貿易に基づく経済効率性の追求や国際分業体制の構築といった従来の価値の追求にとどまらず、過剰供給能力の抑制およびサプライチェーン強靱化に向けた新たな政策対応が求められている。

### 3. グローバル・サウスの台頭と競争の激化

#### (1) グローバル・サウスの台頭と結束強化

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。グローバル・サウス諸国の経済力は、中長期的に G7 諸国を上回ると予想される。例えば、2010 年時点での購買力平価に基づく OECD の実質 GDP 予測をみると、2010 年代にすでに米国の実質 GDP は中国に抜かれているが、2040 年代にはインドにも抜かれる見通しである。また、ゴールドマンサックス社による GDP ランキングによれば、2040 年代には、インド、インドネシア、ブラジルといったグローバル・サウスの国々が世界の GDP 上位 10 カ国に入る見込みである。中長期的には、新興国・途上国の経済規模や貿易に占める割合は高まる見込みだが、とりわけ一人当たり GDP と人口成長の双方で大きな成長が見込まれるアジアの存在感が経済規模、貿易の双方において大きくなる見込みである。

図 3 経済成長、貿易からみたアジアの存在感の高まり



(資料) 左図：IMF「世界経済見通し」、国連「世界人口見通し」を用いて推計。右図：CEPII「Gravity Database」、IMF「世界経済見通し」を用いて推計。

(出所)「通商戦略 2025」25 ページ

最近では、欧米主導の国際秩序に対抗し、グローバル・サウスの声を強めるための動きが顕在化しつつある。例えば、2023 年 1 月に、インドが「グローバル・サウスの声サミット」を開催した。

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 カ国が新たに 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 ヶ国が参加した。(注 4)

## (2) グローバル・サウスとの連携強化の必要性

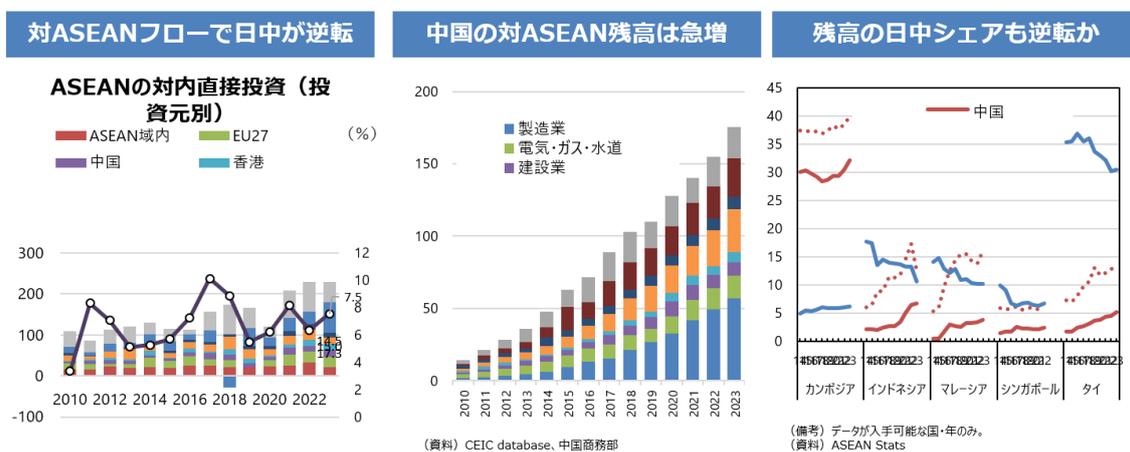
グローバル・サウスが台頭する中で、我が国としても連携を強化することが必要となっている。第一に、経済面では、グローバル・サウスの国々は将来、人口の増加や中間層の台頭により、世界の生産拠点・消費市場として発展し、西側先進国としても共に経済成長できる余地が大きい。第二に、グローバル・サウスは食料、エネルギー、鉱物資源、水資源など重要資源の供給国が多く、我が国がサプライチェーンの強靱化など経済安全保障を推進していく上で重要な相手である。第三に、政治・安全保障面では、2022 年に始まったロシアのウクライナ侵略への対応や、将来起こる可能性がある台湾有事等の事態に備えて、国際社会でグローバル・サウスを含む、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。第四に、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。

## (3) グローバル・サウスを巡る競争の激化

近年、グローバル・サウスの成長を取り込む競争が激化しつつある。ここでは ASEAN 対話国による ASEAN との貿易・投資や影響力の行使の動向に焦点を当てる。中国は 2009 年以来、ASEAN にとって第一の貿易相手国となっているが、近年、ASEAN に対する投資主体として存在感を高めている。中国は 2023 年に日本を初めて追い抜き、対 ASEAN 投資全体で米国に次ぐ 2 番目の主体となった。中国企業の間では、電気自動車市場で攻勢を

かける自動車メーカーや生産拠点の分散化に力を入れる電子部品業界の動きが目立っている。フロー・ベースでみると、2023年の対ASEAN直接投資のシェアで、中国（17.3億ドル）が日本（14.5億ドル）を逆転しており、香港によるASEANへの直接投資の相当割合も中国による投資と推測され、実際は更に大きな差がある可能性がある。また、ストック・ベースでみると、中国の対ASEAN直接投資残高は、製造業を中心に急増している。ASEAN内各国の対内直接投資残高に占める中国のシェアは増加傾向にあり、中国による香港経由の直接投資の可能性も含めれば、一部の国の日中シェアは既に逆転している可能性がある。

図4 対ASEAN直接投資の動向



(出所)「通商戦略2025」22ページ

シンガポールのシンクタンクである ISEAS ユソフ・イシャク研究所が行っている調査（2025年4月）によれば、東南アジアで経済的に最も影響力が大きい国・地域として中国を挙げた割合が最も高く（56.4%）、米国（15.4%）、ASEAN（14.8%）、日本（5.5%）が続いた。ISEASは調査報告書で、米国がASEANを上回った点に注目するとともに、米国が及ぼす地域経済への影響力の増加を歓迎すると回答した割合（52.0%→56.8%）が前回調査に比べて拡大したことに言及している。他方、最も信頼できる国・地域として、日本を選んだ割合（ASEAN加盟10カ国平均）は66.8%と主要5か国・地域で最高で、7年連続して1位を維持した。日本に次いで、EU（51.9%）、米国（47.2%）、中国（36.6%）、インド（35.3%）が続いた。（注5）

日本としては、経済的影響力は相対的に低いものの、これまで長年にわたり確立してき

た信頼をベースに ASEAN との対話や協力を進めていくしかない。2023 年の日 ASEAN 友好協力 50 周年に発出された日 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョンステートメントで示されたように、ASEAN との相互信頼に基づき、ASEAN の一体性と中心性を支持しつつ、社会・文化、経済・産業、政治・安全保障の 3 つの柱の下で、互恵的な包括的戦略的パートナーシップを強化していくことが望ましい。

#### 4. アジアにおける GX・DX の進展

##### (1) アジアの脱炭素化の必要性とカーボンニュートラル実現に向けたアプローチ

アジア地域は、その経済成長やエネルギー需要の増加に伴い、温室効果ガス排出量を 1990 年から現在までに 3 倍以上に増加させている。同時に、1990 年の時点では、欧米の排出量が世界の排出量の 3 分の 2 以上を占めていたのに対し、現在はアジア地域が世界の排出量の半分以上を占めるなど、世界の排出量のウエイトは欧米からアジアにシフトしている現状がある。こうしたアジア地域の脱炭素化は、世界のカーボンニュートラル実現に向けて鍵になる。同時に、我が国の脱炭素化やエネルギーセキュリティ確保の観点からも重要である。

カーボンニュートラル実現に向けたエネルギー・トランジションの加速化は、喫緊かつ世界共通の課題である。他方、カーボンニュートラルという目指すべきゴールは共通であるものの、各国の置かれた状況は様々であり、そこに至る道筋は多様かつ現実的であるべきである。例えば欧州とアジアでは背景事情が異なり、同様のアプローチの適用には限界がある。

欧州は、風力など再生可能エネルギー資源は豊富である。大陸であり電力グリッドのカバレッジが広く、グリッド間の連結性が高い。石炭火力の多くは老朽化して設備償却済みであり、脱石炭が容易である。天然ガスパイプラインがあり、一部の国では原子力を積極的に活用することが可能である。また、当面、電力需要の伸びは鈍化する傾向になる。こうしたことから、風力や太陽光といった再生可能エネルギーに重点を置いたエネルギー・トランジションを推進している。

他方、アジアは、風力の一部を除き乏しく、平地の多くは人口密集地であり、再生可能エネルギー資源が偏在している。島嶼部が多い上、大陸も各グリッドのカバレッジが狭く、さらにグリッド間の連結性も低い。電力需要の伸びに伴い石炭火力発電量は過去 20 年間に

顕著に上昇し、償却中の比較的新しい石炭火力が多い。パイプラインは限られており、天然ガス供給は LNG 中心となっている。当面、原子力を活用可能な国は限られている。また、電力需要は急速に増加中である。こうしたことから 3E（環境、経済、安定供給）を満たす単一の電源が存在せず、再生可能エネルギーに加え、アジアの実情を反映した多様なアプローチが必要となる。

アジア諸国のカーボンニュートラル実現に向けて、類似したエネルギー構造をもつ日本の果たすべき役割は大きいものと考えられる。安定的で質の高い電力供給を確保するため、再生可能エネルギーポテンシャルの低さやグリッドの狭小さを踏まえると、ゼロエミッション火力やその関連技術が不可欠である。また、日本とアジア諸国は地理的に相互に近接しており、水素やアンモニアなどのサプライチェーンを共同で作り上げることが可能である。さらに、政府間、ビジネス間の結びつき、信頼性が高く、技術やノウハウの相互融通の実績もある。（注 6）

## (2) デジタル経済の拡大・深化とデジタル技術を活用した課題解決

世界でデジタル経済の拡大・深化が進みつつある。世界の企業ランキングをみると、時価総額上位 10 社のうち 7 社がデジタル系の企業となっている。あらゆるものがデジタル化に影響されていく中で、機械による人の代替など、格差拡大がさらに進む恐れもある。デジタル技術では米国企業が強いが、E-コマースでは中国企業が圧倒的なシェアを誇るなど熾烈な米中間競争が起きている。時価総額が高いテクノロジー企業の多くは米国が占めており、中国や台湾、欧州、韓国の企業もランクインする中で、残念ながら日本のテクノロジー企業は時価総額上位 20 社に 1 社もランクインしていない。中国は生成 AI に関する特許取得で圧倒的多数を占める一方、米国は AI への民間投資額で突出している。（注 7）

アジア新興国ではコロナ禍を契機にデジタル経済が急激に発展し、社会の抱える課題をデジタル技術で解決するスタートアップが出現している。例えば、ASEAN では、Grab、ゴージェックなどの企業が生活全般のサービスを提供する「スーパーアプリ」を普及させるなど、わずか数年の間に企業評価額 1 兆円を超えるようなデジタル・プレイヤーも次々と誕生している。今後は、各国とも生成 AI 技術を活用しつつ、従来のような雁行型経済発展を超えて、リープフロッグな経済発展を実現することが目標となっている。

経済発展に伴い、ASEAN では様々な経済・社会課題に直面している。例えば、ASEAN

では、製造業への過度な依存から脱却すべく、「Industry 4.0」政策に基づく、次世代型産業育成や産業高度化を進め、「中進国の罌」から脱却することが課題である。一次産業への依存度が高い国・地域の多くは、小規模農家が中心で生産性が低く、販路開拓の機会もなく、貧困からの脱却が困難であり、都市部と農村部との経済格差の是正が必要とされている。一部の国では、人口当たりの医師数が少なく、地域間で医療格差が拡大している。発展に伴う生活変化や高齢化も背景に医療の質・アクセスの改善等が課題となっている。

こうした様々な社会・経済課題に対してデジタル技術を活用して解決を進めるビジネスが発展している。各国政府において、ビジネスを起点としたデジタルイノベーションの社会実装が重要な政策課題となっており、コロナ感染・拡大でこうした動きが更に加速した。日本として、アジア新興国へ資金・人材・技術・ノウハウを戦略的に投入し、現地企業との連携による新事業創出を図る「アジア・デジタル・トランスフォーメーション（アジアDX）」を推進する必要がある、SDGs への貢献と日本の産業界自身の改革につなげることが大事である。

## 第2節 通商秩序の再構築に向けた日本と ASEAN の戦略と具体的取組

次に通商秩序の再構築に向けた日本と ASEAN の戦略と具体的取組として、米国の高関税政策と中国の過剰生産能力問題への対応、米国以外の同志国との経済連携の強化、ASEAN 等のグローバル・サウス諸国の取り込み、デジタル・グリーンなど新たな政策課題への対応について取り上げることとしたい。

### 1. 米国の高関税政策と中国の過剰生産能力問題への対応

#### (1) 米国の関税措置に対する日米合意

日本としては、米国への投資拡大・製造業復興・雇用創出、米国からの輸入拡大などをレバレッジとしつつ、まずは、米国との関税交渉をまとめる必要がある。日米間で米国の関税措置に関する閣僚級協議を数次にわたって実施した結果、2025年7月22日に合意に達することができた。主要な合意点として、第一に、米国の関税措置に関しては、相互関税や自動車・自動車部品関税を、25%から15%に引き下げることができた。第二に、経済安全保障面では、重要な9つの分野（半導体、医薬品、鉄鋼、造船、重要鉱物、航空、エネルギー、自動車、AI/量子等）で日米がともに利益を得られる強靱なサプライチェーン

を米国内に構築していくため、政府系金融機関による最大 5,500 億ドル規模の出資・融資・融資保証も含め密接に連携することとなった。第三に、貿易の拡大のため、米国の農産品、半導体、航空機等の購入の拡大、コメの調達確保、LNG 等米国産エネルギーの購入を進めていくことになった。第四に、米国メーカー製の乗用車の輸入を拡大するため、非関税措置の見直しを行うこととなった。

## (2) 米国の関税措置に対する ASEAN の対応と日 ASEAN 協力

米国と個別に関税協議が進む中、ASEAN は加盟国で協調するため特別 ASEAN 経済大臣会合を 2025 年 4 月に開催して共同声明を発出した。共同声明の中では、ASEAN として、①一方的・報復的措置は取らず、対話を通じて建設的な解決を目指すとの共同歩調を取るとともに、②WTO を中心とするルールに基づく多国的貿易体制の下、域内貿易・投資の深化、域外との経済関係強化に取り組むと発信した。また、経済情勢の不透明性が増している現状を踏まえ、パートナー国との経済連携を強化するため、ASEAN 経済大臣は日本・豪 NZ・中国の各々の経済大臣とオンライン会合を開催した。

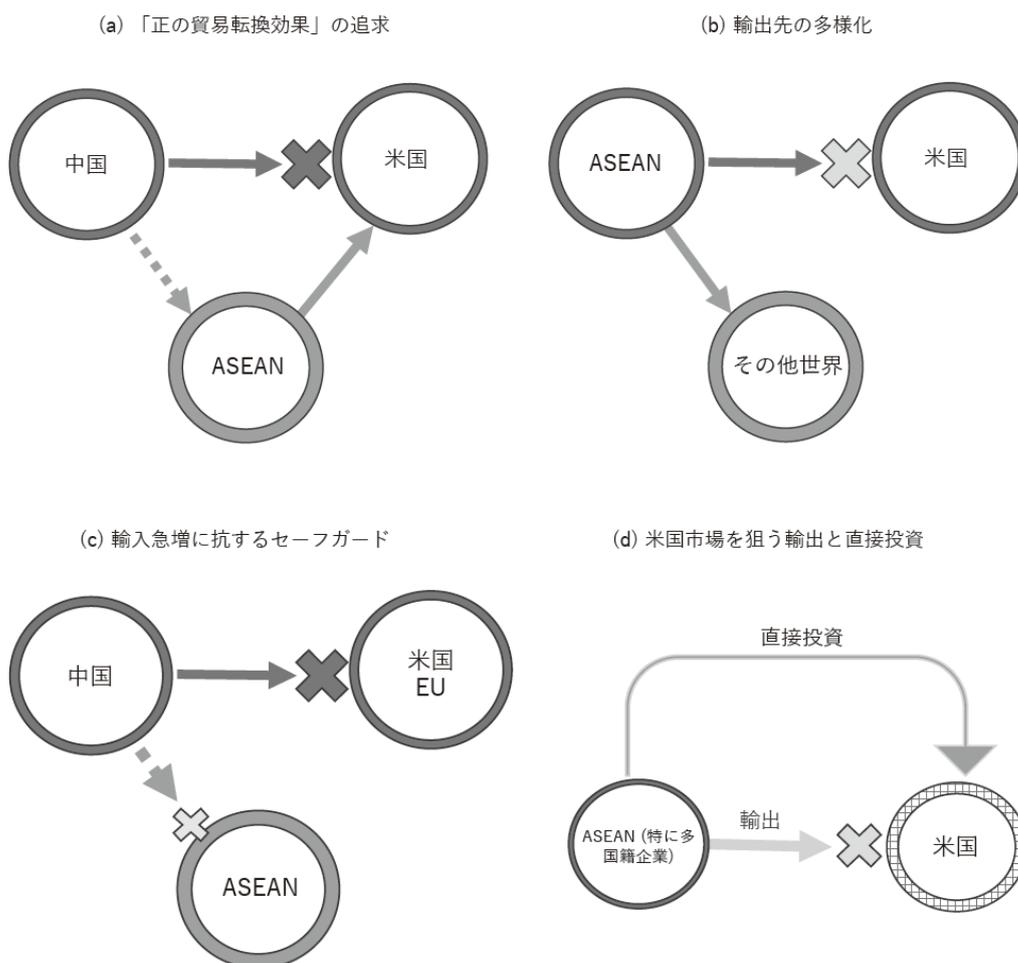
5 月 20 日に開催された日 ASEAN 特別経済大臣会合の共同声明の中では、ASEAN・日本包括的経済連携協定 (AJCEP)、地域的な包括的経済連携協定 (RCEP) の着実な履行と促進を確認した。世界経済の不確実性が高まる中、ASEAN と日本は、サプライチェーンの強靱性を強化し、デジタルトランスフォーメーション、エネルギー転換、イノベーション、重要産業の育成を促進する戦略的な機会を見出すとともに、課題を機会に変えるため、グローバルな公平な競争環境を実現するための貿易投資環境を育んでいくことにコミットした。また、これを実現するため、自動車、クリーンエネルギー、AI などの産業別協力イニシアティブや、産業界にとって意味ある協定であることを確保するため AJCEP、RCEP などの既存協定を含めたルールや基準の更新の可能性を探究していくこととなった。

## (3) トランプ関税に対する 4 つの戦略

日本政府や日本企業は、米国の関税政策にどのように戦略的に対応すればいいのだろうか。第一に、米国が課す関税率の差を利用して、「正の貿易転換効果」を狙いにいくべきである。例えば、米国の対中関税が 30%なのに対して、対日関税は 15%であり、日本から米国に輸出することが相対的に有利となる。しかし、日本の他の輸出競争相手に課される

関税との差や米国の迂回防止策にも注意する必要がある。第二に、貿易相手国の分散化を促進すべきである。相互関税を踏まえ、米国市場にばかり頼らずに済むように、アジア、欧州、グローバル・サウスとの FTA 等の政策支援を得て貿易相手国の分散化を進めることが大事である。第三に、輸入の氾濫的流入への備えを行うべきである。米国等の貿易障壁によって行き場を失った商品が各国から大量に輸出されており、特に中国は国内の過剰生産能力問題もあり、日本企業の主要な輸出・投資先の一つである ASEAN 等のアジア諸国への輸出を急速に拡大している。第四に、米国の関税賦課を避けるための引き換えの直接投資を行うことも考えられる。1980 年代、90 年代の日米貿易摩擦の際に、日本の自動車産業等は米国投資を拡大しており、第二次トランプ政権の下でも、成長率の高い米国市場に投資を行うことは有力な戦略であると考えられる。(注 8)

図 5 トランプ 2.0 関税に対する第三国 (ASEAN) の 4 つの戦略



(出所) 木村福成「米中対立とトランプ 2.0 の東アジア生産ネットワークへの影響」22 ページ

#### (4) ASEAN と中国の関係

米国と累次にわたる関税交渉を進めた結果、多くの ASEAN 諸国は中国より低い相互関税で決着することができた。2025 年 8 月から適用された相互関税率をみると、シンガポールは 10%、インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン、カンボジアは 19%、ベトナムは 20%、ブルネイは 25%と、中国の 34%に比べて低い税率となっており、中国と比較してより有利な条件で米国に輸出をすることが可能となった。米国は中国から ASEAN を通じた迂回輸出を警戒しており、迂回輸出への取締りを強化している。2025 年 8 月 7 日より、米国関税・国境警備局（CBP）が、相互関税を回避するために迂回輸出されたと判定した場合、原産国の製品に適用される追加関税に代わる 40%の相互関税を適用することとされた。実際、中国の過剰生産能力等を背景に太陽光パネル、鉄鋼・アルミ製品、電子機器等の分野で ASEAN への輸出が急拡大しており、今後、これらの分野で迂回輸出が行われることがないかどうか注視していくことが必要である。

#### (5) 中国の過剰生産能力への対応

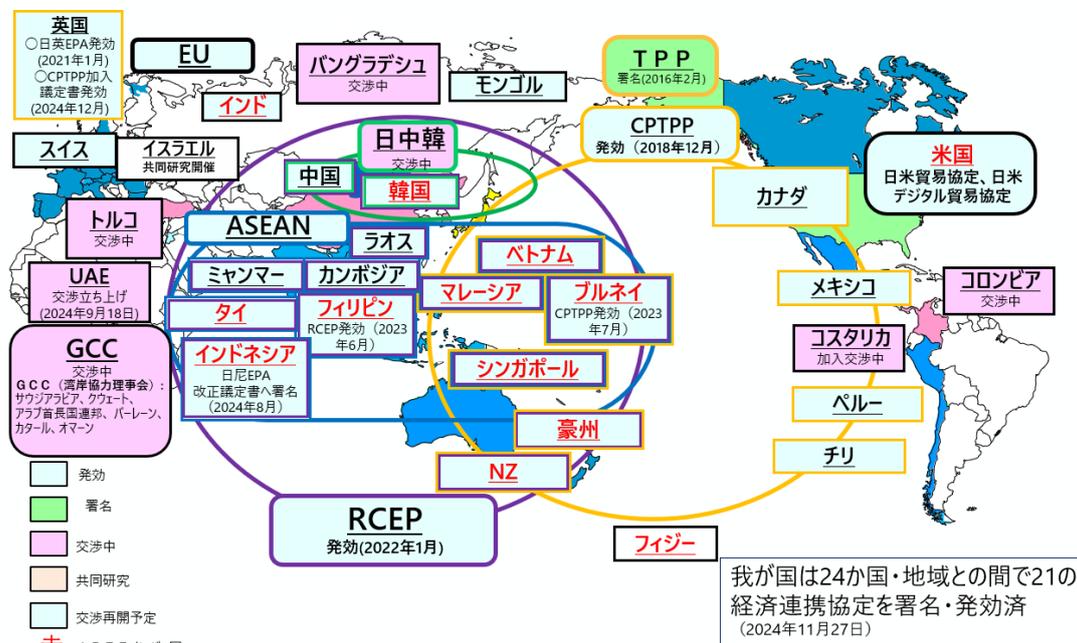
また、米国の高関税政策への対応と併せて中国の過剰生産能力問題への対応を進めることも必要不可欠である。近年、非市場的政策・慣行がもたらす有害な市場歪曲や過剰生産能力に関する動きが活発化している。鉄鋼、EV、半導体等において、中国の過剰生産能力又はそのおそれが指摘されており、各国が中国に対して関税引き上げや貿易救済措置を実施している。これに対して中国は各国の対中措置を批判しつつ、WTO 提訴や貿易救済措置等で対抗しようとしている。WTO、G7 などの国際フォーラムにおいても、過剰生産能力に関する議論が活発化している。WTO では、補助金委員会において、補助金の透明性強化や通報義務の遵守に関する議論を実施し、G7 では、過剰生産能力や非市場的政策・慣行に関する共同監視や情報交換の取組の開始に合意した。EPA では、CPTPP 一般見直しをはじめ、バイヤプルリの EPA における規律強化やハイスタンダードな規律導入を進めている。このように根源的原因である不透明な産業補助金など非市場的政策・慣行に対処し、グローバルに公平な競争条件（LPF）を確保すべく、ルールの発展等に取り組むことが重要である。（注 9）

## 2. 米国以外の同志国との経済連携の強化

## (1) EPA・投資協定のネットワーク拡大

米国の高関税政策など貿易保護主義の問題に直面する我が国として、米国以外の同志国を中心とする貿易パートナーとの間のサプライチェーンの維持・強化を図っていくためには、EPA・投資協定のネットワークを拡大していく必要がある。我が国はすでに24カ国・地域との間で21の経済連携協定を署名・発効済みであり、2024年における我が国の貿易におけるFTA等のカバー率は74%に達している。今後、グローバル・サウス等における我が国企業の市場獲得・競争環境を有利にすべく、貿易・投資関係の強化を通じたサプライチェーン強化に向けて、新興国等とのEPA交渉や、アフリカ・南米・中央アジア諸国等との投資協定交渉を推進すべきである。また、CPTPP、RCEP、日EU・EPA等のメガFTAを中心とする発効済の経済連携協定を着実に履行するとともに、見直し交渉等を通じて市場アクセスの更なる改善、ルール整備のスキープの拡大・深掘りを進めていくことが重要である。

図6 EPA・投資協定の拡大



(出所)「通商戦略2025」81ページ

## (2) RCEP

RCEPは2022年1月に10か国で発効し、その後、同年2月に韓国、同年3月にマレーシア、2023年1月にインドネシア、同年6月にフィリピンでも発効した。現時点では、ミャンマーを除く14か国で発効している。RCEPは、東アジアのサプライチェーンの拡大・深化に寄与するとともに、日本が提唱した「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の推進にもつながる経済連携協定である。とりわけ、日本としてRCEPにより初めてFTAを締結した中国・韓国との市場アクセスが改善されたこと、また、電子商取引、知的財産、貿易円滑化等の分野で、WTOや既存のASEAN+1のFTAと比べてより高い水準のルールが規定されたことの意義は大きい。

2010年代半ば以降、米中対立やロシアによるウクライナ侵略といった地政学的な構造変化に加え、気候変動、格差・分配、デジタル化などのグローバル課題が顕在化してきた。とくに2020年以降は、コロナ禍の拡大により、これらの動きが一段と増幅した。こうした構造変化や課題の顕在化に伴い、保護主義の強まりやサプライチェーンの分断が生じており、それらに対応するうえで日本が果たすべき役割は大きい。今後は、一般的見直しのプロセスにおいて、気候変動とデジタル、サプライチェーンの強靱性、規制緩和と改革、補助金・産業政策のガバナンスといった新たな政策課題に対応したルール形成を検討していく必要がある。

RCEPでは、締約国による協定の着実な履行を確保するため、①RCEP閣僚会合を原則として毎年開催すること、②RCEP合同委員会および補助機関（各委員会）を設置すること、③RCEP事務局を設置することが定められているほか、必要に応じてRCEP首脳会議が開催され、首脳から閣僚及び事務方に対して協定の履行の強化や内容の見直しについて指示が行われている。2025年10月に開催されたRCEP首脳会合では、以下のような点について合意した。

- ① RCEP協定の完全かつ効果的な実施を強化する。
- ② RCEP協定のスタンダードが維持されることを確保しつつ、加入要請エコノミーのRCEP協定への加入手続を進める。
- ③ とりわけ開発が後れたエコノミーにおける実施上の格差の縮小を図るとともに、気候変動、デジタルトランスフォーメーション、サプライチェーンの脆弱性といった長期的かつ新たな課題に対処するため、RCEP経済協力アジェンダを推進する。

- ④ 効果的な RCEP 事務局の設置を通じて、RCEP の機関を強化する。
- ⑤ 2027 年に予定されている RCEP 協定の一般的な見直しに向けた準備を開始するとともに、RCEP 協定の実施を加速するための議論を継続する。これには、一致済みのアジェンダの前進や、現代的課題および新たな課題に関する規定を組み込む可能性の検討等を通じて、RCEP の恩恵を拡大することを含む。
- ⑥ RCEP 協定の実施を支援し、経済協力アジェンダを推進する上で、ビジネス等の利害関係者の関与を得るとともに、これにより RCEP が包摂的であり続けるよう確保する。

### (3) CPTPP

CPTPP は、物品・サービス貿易及び投資の自由化・円滑化を進めるとともに、幅広い分野をカバーした高い水準の共通ルールを構築している。我が国や締約国全体の経済成長に資するという経済的意義に加えて、自由、民主主義、基本的人権、法の支配といった基本的価値を共有する国・地域がルールに基づく自由で公正な経済秩序を構築するという戦略的意義を持っている。

協定発効後の展開として、一般的な見直し（協定の更新・強化）、新規加入、貿易・投資に関するパートナーとの対話を進めていくことが重要である。まず協定の更新・強化に関連して、2021 年から見直し作業に着手している。既存協定の見直しやサプライチェーン強靱化などの新たな課題を取り込むことが提案されており、2025 年 11 月の TPP 委員会では、電子商取引、サービス貿易、税関当局及び貿易円滑化、競争力及びビジネスの円滑化、貿易と女性の経済的エンパワーメントについての交渉を通じた規定規律強化について決定した。また、投資、国有企業、イノベーション、ジェンダー主流化、経済的威圧、市場歪曲的慣行についてのイニシアティブを最終化することとなった。

また、新規加入への要請については、オークランド 3 原則（①協定の高い水準を満たす用意があること、②貿易に関するコミットメントを遵守する行動を示してきていること、③CPTPP 締約国のコンセンサスに基づいて決定がなされること）に従って対応することが締約国間で申し合わされている。協定発効以降、英国が 12 番目の締約国として加盟したほか、コスタリカについては現在加入手続中である。また、ウルグアイの加入手続を開始するとともに、UAE、フィリピン、インドネシアについても、適切であれば、2026 年に加入交渉を開始することとなった。

貿易・投資に関するパートナーとの対話については、世界の経済情勢が混乱を増す中、ルールに基づく貿易システムへの支持を示し「CPTPP が国際貿易システムにもたらす好影響を更に強化する」ため、パートナーを選定し、貿易及び投資に関する共通の課題について対話することを模索している。2025 年は、EU 及び ASEAN との第 1 回貿易投資対話を実施し、WTO 改革の後押し等、ルールに基づく貿易秩序を維持・強化するための連携を推進する等、出席閣僚の間で活発な議論が行われた。

#### (4) IPEF

上記のようなメガ FTA に加えて、IPEF のような新たな地域経済アーキテクチャーを活用してインド太平洋地域のサプライチェーン強靱化を進めていくことも必要である。バイデン政権下の米国が主導した 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は、広範な物資のサプライチェーン途絶時における具体的な連携手続を規定する初めての多国間協定である。2022 年 5 月に米国主導で立ち上げを発表し、14 か国が参加している。重要鉱物や蓄電池のような重要セクター・物資に関して、インド太平洋地域の有志国との間の平時・緊急時のサプライチェーンを強靱化し、日本の産業の国際競争力の向上にも寄与するものである。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。

#### (5) G7 と ASEAN との連携

非市場的政策・慣行やそれに起因する過剰供給問題への対応、経済的威圧への対処、サプライチェーン強靱化等に向けて、我が国として G7 および ASEAN のようなパートナー国との連携を進めることが重要である。実際、2024 年の G7 サミットでは、以下の点について合意がなされた。

第一に、非市場的政策・慣行について、①公平な競争条件の確保に向けた取組を強化すること、②国有企業によるものも含む有害な補助金や強制的な技術移転等の非市場的政策・慣行に対処する取組を進めること、③貿易ツールを効果的に活用するとともに国際的なルール・規範の強化を推進することに合意した。

第二に、過剰供給問題については、①非市場的政策・慣行が生み出す有害な過剰生産に対し、共同で監視を行うことを追求するとともに、②同志国間での情報交換を強化し、③より公平な世界貿易・投資環境の実現に向けて連携する観点から、途上国および新興国にも関与していくこととした。

第三に、経済的威圧については、①経済的威圧に対する強靱性を構築するため、WTOにおける取組を含め、外交的努力および国際協力を強化すること、②G7を超えたパートナーとともに、「G7 経済的威圧に対する調整プラットフォーム」を通じた対応も含め、潜在的事案、発生しつつある事案、進行中の事案に対処することとした。

第四に、サプライチェーン強靱化については、①透明性・多様性・安全性・信頼性からなる「強靱で信頼性のあるサプライチェーンに関する原則」を、G7を超えたパートナーとともに実施すること、②経済的要因のみならず、当該原則に関わる要因も考慮したクライテリアについて、G7内で連携を追求することとした。(注10)

### 3. ASEAN 等のグローバル・サウス諸国の取り込み

#### (1) 自由で開かれたインド太平洋 (FOIP)

「自由で開かれたインド太平洋 (FOIP)」構想は、日本が中長期的に追及すべき総合的な安全保障・経済面での外交戦略である。日本は、2016年8月にケニアで開催されたTICAD会合でFOIPを提唱した創設者であり、また、FOIPをインド太平洋内外の同志国に広げてきた伝道者でもある。これまで政治・外交や経済・産業の活動で積み重ねてきた国際社会における「信頼」をベースに、欧米諸国とアジアの橋渡しを進めるとともに、国連システムやG7などを中心とするグローバル・ガバナンスの改革などでもリーダーシップを発揮することが可能である。

日本が2016年のTICAD会合でFOIPを打ち出した後、米国、豪州、インド、ASEAN、韓国、欧州諸国等の同志国が独自のインド太平洋構想を打ち出した。また、日本は中近東、アフリカ、太平洋島嶼国、中南米等のグローバル・サウス諸国ともFOIPへの連携を確認

してきた。なお、中国は、2022年11月中 ASEAN 首脳会議でインド太平洋に関する ASEAN アウトルック (AOIP) との連携強化を打ち出したものの、日本や米国の FOIP に対する慎重な姿勢は崩していない。こうした FOIP に対する多くの国々の国際的な共感と連帯を踏まえ、2023年3月のインド訪問の際に岸田総理が FOIP に関する政策スピーチを行い、「FOIP のための新たなプラン」を打ち出した。

日本が打ち出した FOIP においては、法の支配を含むルールに基づく国際秩序の確保、航行の自由、紛争の平和的解決、自由貿易の推進を通じて、インド太平洋を「国際公共財」として自由で開かれたものとするこゝで、この地域における平和、安定、繁栄の促進を目指すこととしている。日本の同志国が打ち出したインド太平洋構想においても、同様の原則が謳われ、G7、Quad、日米、日 ASEAN、日韓、日 EU あるいは、同志国との二国間・ミニラテラルの首脳・閣僚会議においても、これらの原則の重要性を再確認するなど FOIP の掲げる原則が幅広い国・地域に浸透しつつある。

## (2) 国際ルールの整備・普及と具体的協力の展開

上記の原則を安全保障、経済分野で拡大していくための取組として、日本は国際ルールの整備・普及に努めてきた。安全保障分野では、日本は ASEAN 諸国を含む発展途上国に対して、国連海洋法条約 (UNCLOS) など海洋安全保障のための国際ルールの普及・遵守を積極的に推進し、海洋秩序の維持に貢献してきた。貿易分野では、CPTPP、RCEP、日 EU・EPA などのメガ FTA のほか、米国、英国など主要な貿易相手国との間で二国間 FTA を結び、今や日本の FTA カバー率 (FTA 相手国の日本の総貿易額に占める割合) は 75% まで拡大している。インフラ分野では、日本の主導の下、2019年に「G20 質の高いインフラ投資原則」を策定し、開放性、透明性、経済性、債務持続性等の要素を確保し、インフラ・連結性の取組の規律の強化に寄与している。

日本は、インド太平洋地域の平和と安定に向けて、上記の海洋安全保障に関する分野以外でも人道支援、防災・災害救援、テロ・治安対策、不拡散分野等での協力を進めてきた。経済分野では、ASEAN を中心としてハード・ソフト・人対人の連結性強化のための協力の取組 (例ー日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブ) を推進してきている。加えて、インド太平洋地域が直面するグリーン、デジタル、エネルギー・食料、国際保健等の分野の社会・経済課題の解決に向けた包括的な協力パッケージ (例ーアジア・ゼロエミッション

共同体（AZEC）を打ち出してきた。

### (3) FOIP と AOIP との連携

ASEAN は 2019 年にバンコクで開催された ASEAN 首脳会議において、インド太平洋に関する ASEAN アウトルック（AOIP）を採択した。①地域における協力ガイダンスの提供、②地域の平和、安定、繁栄の実現を促進し、より緊密な経済的な協力を促すことによる信頼の強化、③既存の ASEAN 主導メカニズムの強化、④ASEAN の優先協力分野の実施・探求を目的として、具体的には、海洋協力、連結性、SDGs、経済等の優先 4 分野で ASEAN 対話国と協力を進めていくこととなった。2020 年以降、日本を皮切りに対話国が次々と AOIP 支持の共同声明を採択し、2022 年には、AOIP 優先協力 4 分野の主流化に関する共同首脳声明を採択し、2023 年には東アジアサミット（EAS）首脳声明で AOIP の主流化が支持された。また、2024 年には、未来志向の ASEAN と ASEAN 中心の地域枠組みのための AOIP 首脳声明が採択された。ASEAN 及び ASEAN 主導枠組みでの包摂的・包括的協力の重要性を確認するとともに、AOIP の推進・実施・主流化を継続し、戦略的信頼関係と互恵的協力関係を構築するための戦略対話を推進することとされた。

2025 年 10 月の日 ASEAN 首脳会議において、日本と ASEAN は、AOIP 主流化に新たなモメンタムを与えるとともに、FOIP と AOIP の結びつきを強化すべく、「AOIP の更なる推進と実施に関する日 ASEAN 首脳共同声明」を発出した。共同声明の中では、以下のような点が強調された。

- ・ AOIP と FOIP が国際法の遵守や平和、安定、自由、繁栄を推進する上で、本質的な原則を共有していることを再確認し、分断や対立ではなく協力を促進するための FOIP を通じた日本の努力を歓迎。
- ・ AOIP の推進と実施が、法の支配に基づく国際秩序並びに自由で開かれたルールに基づくインド太平洋の促進にも寄与することを確認。
- ・ インド太平洋地域における補完性と相乗効果を促進し、AOIP と FOIP が共有する本質的な原則に貢献する具体的な AOIP プロジェクトを実施。
- ・ 地域を越えた地球規模の課題に対処するにあたり、AOIP に沿って協力を拡大。

#### (4) 中国の「一帯一路」構想と ASEAN への関与強化

習近平国家主席は、国家主席への就任後間もない 2013 年 9 月に「新シルクロード経済ベルト」構想、翌 10 月に「21 世紀海上シルクロード経済」構想を提唱した。これら 2 つのシルクロード構想は、地政学的な戦略性と経済・資源開発の可能性が高い中央アジア、東南アジア等の新興国や欧州・アフリカを取り込み、運輸・通信・エネルギー等のインフラ整備を通じて中国と沿線諸国との連結性を強化し、人、モノ、情報、資金等の流れを拡大・加速し、広域の対象地域の経済・産業の振興を図ろうとするものである。

中国は、一帯一路構想を通じて、①グローバル・サウスと呼ばれる新興国・途上国との外交関係の強化、②一帯一路沿線諸国との貿易の拡大、中国企業による海外事業の拡大、エネルギーや鉱物資源の安定調達、③シルクロード基金、AIIB、BRICS による新開発銀行の設立など新たな対外金融協力のモデルの構築を進めた。その反面、①一部プロジェクトでの環境・社会問題や大幅な遅延の発生、②援助受入国の財政状況への配慮不足による債務超過や債務の罍、③経済回廊開発の遅れや債務の罍の問題等を背景とした一部参加国の一帯一路構想への期待の低下といった問題も起きた。(注 11)

2010 年代後半からデジタル経済・社会の深化、環境・気候変動問題の深刻化、パンデミック拡大への対応等の地政学的な変動が起き、中国も「デジタル・シルクロード」、「健康シルクロード」、「一帯一路グリーン発展イニシアティブ」といった沿線国の経済・社会課題に対応した新しい協力の取組を進めている。2021 年以降、習近平国家主席は、「人類運命共同体」の実現を目指し、開発、安全保障、文明の 3 分野で外交イニシアティブを打ち出し、それを具体的に実行する手段として「一帯一路」構想を位置付けている。さらに、中国は自らが推進する「一帯一路」構想や「グローバル開発イニシアティブ」と ASEAN 主導の AOIP との連携を通じて ASEAN との経済連携や経済協力を通じた関与を強めている。

#### (5) 中国に対峙する日本の戦略

それでは日本として、このような中国の動きに対して、どのように対峙していけばいいのだろうか。第一に、貿易・投資分野では、メガ FTA のアップグレードとサプライチェーンの強靱化を進めていくべきである。中国は ASEAN と ACFTA3.0 を締結し、ASEAN との自由貿易協定の中でデジタル、グリーン、サプライチェーン連結など新たな対話や協力

を進めようとしている。日本としては、既存の AJCEP の一般見直しプロセスを通じて、デジタル、環境、労働、サプライチェーン強靱化、補助金など新たな政策課題に対応したルール構築を進めていくべきである。また、中国がまだ加入していない CPTPP に、インドネシア、フィリピン、タイなどの RCEP 参加国を加入させるとともに、電子商取引、サービス貿易、税関当局及び貿易円滑化、競争力及びビジネスの円滑化など、既存のルールの更なる深掘りを進めることが必要である。IPEF 協定や二国間協力の枠組みを活用して、自然災害、パンデミック、地政学的変動などの供給リスクに備えた重要鉱物、半導体、医薬品などの重要物資のサプライチェーン強靱化に向けた協力を強化していくべきである。

第二に、インフラ整備の分野では、日本はすでに日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブ、南西アジアとの連結性強化、インド洋アフリカ経済圏構想など、様々な構想を打ち出している。ASEAN との間では、日 ASEAN 包括的連結性イニシアティブを通じて従来から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・知の連結性など様々な分野での協力を推進することが望ましい。また、中長期的には上記の様々な連結性イニシアティブを連携させて、ASEAN から南西アジア、中近東を経てアフリカや欧州までつなげる「インド太平洋経済回廊」の構築を目指すべきである。これらインフラ開発に当たっては、債務危機や債務の罍の問題を未然に防ぐため、個別プロジェクトの実施に当たり「G20 質の高いインフラ投資原則」をきちんと遵守していくことが求められる。

図7 日本の連結性構想



(出所)「自由で開かれたインド太平洋」4 ページ

第三に、エネルギー・環境、デジタル、国際保健といった地球規模課題に関連した分野においては、後述のアジア・ゼロエミッション共同体 (AZEC)、アジア・デジタルトランスフォーメーション (アジア DX)、ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ実現に向けた協力などを通じて、日本が課題先進国として培ってきた技術やノウハウを活用しながら、ASEAN を含むグローバル・サウスの経済・社会課題の解決に貢献していくべきである。気候変動、国際保健、途上国支援などの枠組みへの米国の関与が低下する中で、日本や欧州などのミドルパワーが中心となって国際機関との協力の下、SDGs の優先課題の絞り込みや資金・技術協力の強化を進めていくことが求められている。

#### 4. デジタル、グリーンなど新たな政策課題への対応

##### (1) アジア・ゼロエミッション共同体 (AZEC)

我が国は、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。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)」構想を推進している。日本とアジアは化石燃料への依存度が高く、再生可能エネルギーへのポテンシャルが低いため、エネルギー安全保障の確保も重要な要素となっている。こうした観点から、アジア諸国との LNG 協力も含め、あらゆるエネルギー源・技術を活用した、多様かつ現実的なエネルギー・トランジションを加速すべきである。各国の、それぞれの実情に応じた手法で、脱炭素化に向けた取組を推進し、グローバル及びアジアでの取組を双方に展開し合うことで、世界の脱炭素に貢献していくことが求められている。

AZEC の具体化に向けて、ロードマップ策定支援、金融支援、人材育成、トランジション・ファイナンス、二国間クレジット制度など様々な取組を進めようとしている。まず、東アジア・アセアン経済研究センター (ERIA) 及び日本エネルギー経済研究所は、コスト最小化モデルに基づき、あらゆるエネルギー源や技術を活用する ASEAN 各国別のロードマップの策定を進めてきた。これに基づき、アジア各国のカーボンニュートラルに向けたロードマップ策定を支援している。また、金融面では、再エネ・省エネ、水素、アンモニア、LNG、CCUS 等のトランジション技術・プロジェクトに、官民の 100 億ドルのファイナンス支援を実施しようとしている。人材面では、アジア諸国の 1000 人を対象として、脱炭素技術に関する人材育成研修や、アジア CCUS ネットワーク、エネルギー・トランジションに関するワークショップ等の知見共有を実施している。トランジション技術・プロジェクトに対して、金融機関によるファイナンスを後押しし、アジア各国の段階的かつ現実的なエネルギー移行の取組を、資金面から支援している。具体的には、パリ協定に沿った、アジア各国が策定する「カーボンニュートラルに向けたロードマップ」に位置づけられたプロジェクトや技術に対して、資金面での支援を行う予定である。この他に、二国間クレジット制度 (JCM) の推進も重要であり、パートナー国の更なる拡大、CCS 等の大規模プロジェクトを実施していく。また、「パリ協定 6 条実施パートナーシップ」等による「質の高い炭素市場」の形成等を推進し、JCM の一層の利活用を図る予定である。(注 12)

## (2) 信頼できるデジタル経済の構築

日本のインド太平洋 (特に ASEAN) に対するデジタル協力は、「信頼できるデジタル経済」の構築を軸に、①ルール形成 (制度・標準)、②実装 (インフラ・相互運用)、③共創 (企業・人材・イノベーション) を一体で進める方向性が有効である。デジタル化が加速

するほど、データの適切な保護や越境移転を含む取引の前提として「信頼」が重要な判断要素となり、サプライチェーンやサービス産業も含めた広範な業態で、共通の価値軸として信頼を可視化することが求められる。

第一に、ルール面では、データ戦略を基盤に「信頼性のある自由なデータ流通（DFFT）」を具体化し、ハイレベルなデジタル通商ルールを ASEAN 協力へとつなげていくことが大事である。具体的には、データ流通の国際約束の拡大、個人データの円滑な越境移転を可能にする枠組み、OECD 等の議論も踏まえた政府による民間データアクセスの透明性・適正手続など、信頼を担保するルールを整備・普及させることが柱となる。さらに、AI の責任ある開発・利用（GPAI 等）や、データ関連の国際標準化（5G、AI、スマートシティ等）において、同志国との連携を強め、ASEAN 各国が活用しやすい形にしていく必要がある。

第二に、実装面では、同志国と連携した「信頼できるデジタルインフラ」の整備が不可欠である。海底ケーブルやモバイル通信ネットワークなどの基盤整備を、官民のファンドや公的機関のツールも活用しつつ、ASEAN 側の需要（接続性、レジリエンス、コスト、運用能力）を踏まえて進めることにより、データ流通・サービス貿易・サイバーセキュリティの土台が強固なものとなる。

第三に、共創面では、「アジア DX プロジェクト」に象徴される新興国企業との連携を、ASEAN 向けに拡充することが重要である。オープンイノベーションを通じて、現地の様々な経済・社会課題（市場・法制度・多様なデータ）と日本の強み（資金・技術・ノウハウ、ネットワーク、信頼）を組み合わせ、新規事業を生み出すことが望ましい。特にコロナ禍対応で DX が進展したアジアで共創を加速させ、サプライチェーン、ヘルスケア、非接触テック、決済・リテールなど具体的な分野で成功例を作り、他の国や産業界に横展開していくことが大事である。

加えて、ASEAN 側の制度基盤が進化している点を踏まえ、ASEAN の「デジタル経済枠組み協定（DEFA）」とも整合的に協力を設計すべきである。DEFA は貿易手続のデジタル化（ASEAN シングルウィンドウ）、電子決済、データ・プライバシー、越境データフロー、企業識別番号（UBIN）などを後押しし、AI 等の新興技術、人材の流動性、競争政策、オンライン安全性とサイバーセキュリティ、ソースコード等の新領域にも及ぶ包括的枠組みを目指している。日本としては、①DEFA の実装（相互運用性・ガバナンス）を支える能力構築、②日 ASEAN の制度対話（プライバシー、データ越境、AI 安全性）と企業実務の橋渡し、③インフラとセキュリティをパッケージにした協力などを通じて、デジタル分野

における ASEAN 域内統合とインド太平洋地域との域外連結を後押ししていくことが望ましい。

<<参考文献>>

篠田邦彦「トランプ大統領の相互関税政策に振り回される世界—日本企業は海外展開をどのように進めるべきか」SUGENA、2025年9月

篠田邦彦『経済安全保障とASEAN』国際貿易投資研究所、2025年3月

経済産業省『通商戦略2025』経済産業省、2025年6月

朝倉啓介「米国を選ぶ割合が中国を逆転、ASEAN調査」『JETRO 短信』、2025年4月

産業技術環境局・資源エネルギー庁『カーボンニュートラル実現に向けた国際戦略』産業技術環境局・資源エネルギー庁、2022年3月

JETRO『米国トランプ政権の関税政策の要旨』JETRO、2026年1月

木村福成「米中対立とトランプ2.0の東アジア生産ネットワークへの影響」日本国際経済学会、2025年7月

経済産業省通商政策局国際経済部『2025年版不公正貿易報告書及び経済産業省の取組方針について』経済産業省通商政策局国際経済部、2025年6月

内閣官房 TPP 等政府対策本部『CPTPP をめぐる状況について』内閣官房 TPP 等政府対策本部、2025年12月

篠田邦彦「「一带一路」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

外務省『自由で開かれたインド太平洋（FOIP）のための新たなプラン』外務省、2023年3月

<<注>>

1. 篠田邦彦（2025年9月）
2. 経済産業省（2025年6月）7ページ
3. 経済産業省（2025年6月）15ページ
4. 篠田邦彦（2025年3月）4ページ
5. 朝倉啓介（2025年4月）
6. 産業技術環境局・資源エネルギー庁（2022年3月）16ページ
7. 経済産業省（2025年6月）27-29ページ
8. 篠田邦彦（2025年9月）
9. 経済産業省通商政策局国際経済部（2025年6月）7ページ
10. 経済産業省（2025年6月）79ページ
11. 篠田邦彦（2023年9月）
12. 外務省（2023年3月）9ページ

## 第4章 ASEANの金融統合の現状と展望

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）は、ASEAN 経済共同体（AEC）の深化に向けた「金融統合」、「金融包摂」、「金融安定」のための金融協力を推進している。

2015年のASEAN 共同体発足後10年間の行動計画「ASEAN 共同体ビジョン2025」の最終年となる2025年5月、マレーシアで開催された第46回ASEAN 首脳会議において、今後20年のビジョン「ASEAN 共同体ビジョン2045：強靱で革新的、ダイナミックで人間中心のASEAN」と、その経済的側面を実行するための5ヵ年計画「AEC 戦略計画2026-2030」が採択された。同計画における個別目標の一つとして、「金融統合・包摂の深化」が盛り込まれている。

本章では、ASEAN における「金融統合」を中心にその進捗と課題を確認したうえで、「AEC 戦略計画2026-2030」などを参考に、今後の金融統合の方向性を展望する。加えて、ASEAN に日本、中国、韓国を含むASEAN+3の枠組みでの「金融安定」に向けた取り組みと課題を踏まえ、今後の日本・ASEAN 間における金融分野での協力・連携拡大の余地を探りたい（注1）。

### 第1節 ASEANにおける金融統合の目標と進捗・課題

#### 1. 主な目標

ASEAN は、域内の貿易・投資を円滑化し、持続的な経済成長を支えるために金融統合を推進している。2025年までのAECの深化に向けた「AEC ブループリント2025」（注2）における金融分野は、「金融統合」、「金融包摂」、「金融安定」という3つの戦略目標と3つの横断分野（資本取引自由化、支払い・決済システム、キャパシティビルディング）により構成されている。

「金融統合」の主な施策としては、ASEAN サービス取引協定（ASEAN Trade in Services Agreement: ATISA）に基づく金融サービスの自由化のほか、ASEAN 銀行統合枠

組み（ASEAN Banking Integration Framework: ABIF）に基づく適格 ASEAN 銀行（QAB）認証、ASEAN 資本市場の接続性強化、決済システムの相互接続性強化などがあり、「2025年AEC金融統合に向けた戦略的行動計画（SAP）2016-2025」（注3）で具体的な目標と政策措置を設定している（表1）。

表1 「2025年AEC金融統合に向けた戦略的行動計画」における主な目標

最終目標	政策措置	2016～17年	2018～19年	2020～21年	2022～25年	
ASEAN域内の貿易・投資促進に関する適格ASEAN銀行(QAB)の役割強化	ASEAN銀行統合枠組み(ABIF)の下での協定締結	・ABIFの進捗状況に関するモニタリングおよび報告に関するガイドライン策定	・最低2件のABIF協定締結と最低2行のQABを認証	・最低2件の追加的なABIF協定締結と最低2行のQAB認証		
ASEAN加盟国のさらなる金融自由化を通じた金融サービスセクターの統合深化	・ASEANサービス枠組み協定(AFAS)/ASEANサービス貿易協定(ATISA)の下での段階的自由化 ・ASEAN保険市場の大幅な自由化と統合	・AFAS金融第7パッケージ署名 ・ASEAN保険フォーラム(AIFo)の設立 ・クロスボーダーの国際海洋、航空、輸送(MAT)保険提供の完全自由化(2016年まで)	・第8次パッケージ署名 ・2カ国におけるクロスボーダーの国際MAT保険提供の自由化 ・災害再保険の自由化	・第9次パッケージ署名 ・2カ国におけるクロスボーダーの国際MAT保険提供の自由化 ・再保険・災害保険のさらなる自由化		
ASEAN株式市場の相互接続	さらなるクロスボーダー取引支援に資するASEAN株式市場の接続強化	・最低3カ国が接続参加	・最低3カ国が接続継続	・最低3カ国が高度な取引所接続に参加 ・他の1カ国が高度な取引所接続に関する議論に参加	・最低4カ国が高度な株式取引所接続に参加 ・他の加盟国が高度な取引所接続に関する議論に参加	
ASEAN資本市場: 深化・流動性強化	クロスボーダーの取引拡大に資するASEAN取引所の接続性強化					
		基準期間毎のベンチマーク設定	6カ国が設定	最低7カ国が設定	最低7カ国が設定	最低7カ国が設定
		債券価格の取引後価格(または終値)の公示	最低2カ国が公示	最低3カ国が公示	最低5カ国が公示	最低8カ国が公示
		債券に関わるASEAN情報開示基準の採用	最低3カ国が採用	最低4カ国が採用	最低6カ国が採用	最低8カ国が採用
	中央銀行の流動性供給に適した証券の品揃え拡充	最低3カ国で整備	最低4カ国で整備	最低6カ国で整備	最低8カ国で整備	
ASEAN決済システム: 安全で革新的、競争力があり、効率的、相互接続性強化	国際規格(ISO 20022)を採用し、国内決済システムをASEAN域内の二国間/多国間連携に備える		各国の準備状況とビジネスニーズに基づく二国間/多国間連携を推進: ・ASEAN大口決済システム(Large Value Payment Systems: LVPS) ・ASEAN国内リテール決済システム(Retail Payment Systems: RPS)(ほぼリアルタイムの資金移動を促進)			
ASEAN加盟国の資本勘定の大幅な自由化	・モニタリング手段としての「資本勘定自由化(CAL)ヒートマップ」の高度化 ・資本勘定自由化の継続	・より高度なCALヒートマップ手法の完成 ・貿易や直接投資に関連する資本フローに関するさらなる自由化		・国内情勢および適切な保護措置を条件とする証券投資およびその他資本フローに対するさらなる自由化		

出所: ASEAN事務局資料より国際通貨研究所作成

## 2. 主な施策の進捗と課題

ASEANは2021年4月に「AECブループリント2025の中間評価(Mid Term Review: MTR)」(注4)を公表した。この中で金融分野での実績として、「ASEANサービス枠組み協定(ASEAN Framework Agreement for Service: AFAS)」に基づく金融サービス自由化の第9(最終)パッケージの合意や、「ASEAN銀行統合枠組み(ASEAN Banking Integration Framework: ABIF)」の実施、金融安定性をサポートするためのチェーンマイ・イニシアティブのマルチ化、金融包摂インフラの改善と各国の金融包摂戦略に基づく継続的な取り組みなどが挙げられている。このほか、「クロスボーダー即時決済システム

のための ASEAN 経済政策枠組み」および「実施政策ガイドライン」、「ASEAN 現地通貨経済枠組みガイドライン」、「ASEAN グリーン・ソーシャル・サステナビリティボンド基準」および「サステナブルな資本市場のためのロードマップ」などが策定、採択されたことも報告されている。

#### (1) 金融サービス自由化

ASEAN におけるサービス貿易の自由化（注 5）は、1995 年に締結された AFAS に基づき進められてきた。AFAS では、世界貿易機関（World Trade Organization: WTO）の「サービス貿易に関する一般協定」（General Agreement on Trade in Services : GATS）に準拠し、かつそれを上回る（GATS プラス）約束の達成を目指し、自由化は 10 のパッケージに分けて進められてきた。AEC が発足した 2015 年末時点では、ASEAN 諸国の署名は第 9 パッケージにとどまっていたが、2018 年に第 10 パッケージが署名され、2019 年に発効した。

2021 年 4 月に発効した ATISA は、従来の AFAS がポジティブリスト方式（自由化する分野を提示）に対して、自由化をしない分野を提示するネガティブリスト方式を採用していることが最大の特徴とされる。加盟国は各国の法制度に照らし、ATISA の自由化原則に適合しないと判断するものを「非適合措置（Non-Conforming Measures: NCMs）」として提出する必要があるが、その提出期限は、発展段階に応じた猶予期間が設けられており、ASEAN6（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）は発効後 5 年以内、ベトナムは 7 年以内、カンボジア・ラオス・ミャンマー（CLM）は 13 年以内とされており、ATISA の発効後も AFAS が有効とされる。

金融サービス分野については、ASEAN 経済相会合（AEM）が管轄するサービス貿易全体とは別に、ASEAN 財務相・中央銀行総裁会合（AFMGM）の管轄のもと、自由化が進められており、2021 年までに第 9 パッケージに関する交渉が終了し（注 6）、その後は ATISA への移行が優先されているとみられる（表 2）。

表 2 ASEAN におけるサービス貿易自由化と金融サービス分野の交渉状況

	サービス			金融サービス	
	交渉ラウンド	交渉方式			
1996年	ラウンド1	リクエスト・オファー方式	第1パッケージ (AEM)		
1997年					
1998年					
1999年	ラウンド2	共通サブセクター方式 (分野は4カ国以上の合意)	第2パッケージ		
2000年					
2001年					
2002年	ラウンド3	改定共通サブセクター方式 (分野は3カ国以上の合意/ASEAN-X方式導入)	第3パッケージ		第2パッケージ (AFM)
2003年					
2004年					
2005年	ラウンド4	サブセクター2表方式 (①義務的サブセクター、②+5サブセクター選択)	第4パッケージ		第3パッケージ
2006年			第5パッケージ		
2007年	ラウンド5	AECブループリント 準拠方式 (自由化サブセクター数を規定)	第6パッケージ	第4パッケージ	
2008年			第7パッケージ		
2009年			第8パッケージ	第5パッケージ	
2010年					
2011年					
2012年					
2013年			第9パッケージ	第6パッケージ (AFMGM)	
2014年					
2015年			第10パッケージ	第7パッケージ	
2016年					
2017年					
2018年					
2019年	ASEANサービス貿易協定(ATISA)へ移行		第8パッケージ	第8パッケージ	
2020年			第9パッケージ		
2021年			第9パッケージ		

注:AEMIはASEAN経済相会議、AFMIは同財務相会議、AFMGMは同財務相・中央銀行総裁会議。

出所:ASEAN Secretariat (2021)より国際通貨研究所作成

第 6 パッケージ以降では、後述する ABIF の実施に関する規定が盛り込まれ、加盟国 2 カ国以上が交渉を通じて銀行部門の自由化について合意する「ASEAN マイナス X 方式」による自由化が可能となった。なお、具体的な金融サービス分野の約束表は、サービス貿易全体と同様、「市場アクセス制限 (Limitations on Market Access)」、「内国民待遇制限 (Limitations on National Treatment)」、「追加的約束 (Additional Commitments)」で構成されている。第 3 モード (現地拠点を通じたサービス提供) に関しては、銀行およびその他金融サービス (Banking and Other Financial Services) 分野における後述する適格 ASEAN 銀行 (Qualified ASEAN Banks: QABs) を除いて、各国内の規制・監督等に基づく扱いが規定されている。

ATISA では、金融サービス、電気通信、航空運送付随サービスの 3 つの分野について、

本文とは別に 3 つの付属書 (Annex) で規定している。金融サービス分野の第 3 モードに関しては、金融サービスの事業の総数等の制限を否定しつつも、加盟国が独自の NCMs として定めることが可能であり、各国内の規制に基づく扱いが優先されると考えられる。域内では、東アジア・アセアン経済研究センター (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia: ERIA) の支援のもと、NCMs のリストとスケジュールの策定を促進するためのワークショップやキャパシティビルディングプログラムが実施されている (注 7)。なお、ATISA では、発効から 5 年毎に、NCMs と合わせて見直しを行うことが規定されている。

## (2) ASEAN 銀行統合枠組み (ABIF)

ASEAN 中央銀行総裁会議 (ACGM) は 2014 年 12 月、「ASEAN 銀行統合枠組み (ASEAN Banking Integration Framework : ABIF)」およびこれに付随するガイドラインを承認した (注 8)。ABIF は、一定の要件を満たした QABs に対して、ホスト国での市場アクセス拡大や地場銀行同様の柔軟な営業が認められる仕組みであり、これにより域内銀行の域内展開を促進し、貿易・投資の金融面を支えることが期待されている。ABIF の柱として、QABs の基準の決定 (銀行の資本要件や財務の健全性、良好な経営状況など) に加えて、金融安定のためのインフラ (プルデンシャル規制や監督など) の整備、全ての加盟国の ABIF への参加を可能とする銀行システムの格差縮小のための支援などが含まれている (注 9)。QABs は EU の「単一パスポート」制度に類似しているとみられることもできるが、単一パスポート制度と同様の多国間の枠組みに展開するためには、域内の銀行監督の強化や銀行破綻時の預金者保護や破綻した銀行の救済メカニズムの整備などが課題として指摘されている (注 10)。

これまでの実績として、インドネシアーマレーシア、マレーシアーフィリピン、マレーシアータイの合計 3 件の ABIF 二国間協定が締結、発効された。しかし、QABs として認定されたのはインドネシアーマレーシア間の協定に基づく 2 行 (マレーシアの CIMB Niaga とインドネシアの Maybank Indonesia) にとどまっている。統合ペースが緩やかとなっている背景には、加盟国間で銀行システムの発展度合や銀行の経営状況に格差が開いていることや自国市場保護に加えて、ASEAN 域内の銀行業務が、従来の支店や子会社を通じた物理的提供からデジタル化された金融サービスの提供へと急速に変化してきたこと

が影響していると考えられる。ABIF の実施を担う作業部会（Working Committee on ASEAN Banking Integration Framework: WC-ABIF）は、「デジタル時代における ASEAN 銀行統合の推進に向けた ASEAN 加盟国の金融状況に関する報告書の第 3 次ドラフト（The third draft report on ASEAN Member States' Financial Landscape Toward Furthering ASEAN Banking Integration in the Digital Era）」の中で、域内のトレンドとして、①多くの高・中所得国において従来型の銀行支店および ATM が減少していること、②モバイルベースの預金サービスやデジタル融資、越境デジタル送金などデジタル金融サービスの拡大、③資産運用サービスに関連したロボ・アドバイザーの利用拡大などを指摘している（注 11）。QABs としての ASEAN 域内展開は少ないものの、加盟国の銀行による域内展開そのものは着実に広がっており、従来型の物理的銀行業務（支店・子会社）を前提として設計された QABs 獲得に向けたインセンティブは低下していると考えられる。WC-ABIF（注 12）は、近年の金融サービスのデジタル化といった金融環境の変化を踏まえ、ABIF ガイドラインや伝統的な銀行モデルをベースとした金融統合に関わる目標（KPIs）の見直しの必要性を指摘している。

### （3）クロスボーダーリテール決済の連携

ASEAN 諸国は、前述の SAP の決済分野での取り組み（ASEAN 決済連結性イニシアティブ）として、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を推進している。ASEAN では、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送金システム（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 1）。

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。ただし、送金システムの連携は、マネー・ローンダリングおよびテロ資金供与対策（AML/CFT）対応のためのコンプライアンス

スチェックを瞬時に行わなくてはならない等によりハードルが高く、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。

QRコード決済サービスの連携は、タイおよびメコン圏などを中心に進んでおり、タイは、カンボジア（2020年）に続き、2021年にはシンガポール、ベトナム、マレーシア、インドネシア、2024年にはラオスとの間でそれぞれ連携を開始した。ベトナムでも、タイやカンボジアに続き、2025年にはラオスとの連携が開始した。このほか、ASEAN各国と中国や日本、韓国との間のQRコード決済サービスの連携も徐々に広がりつつある。

図1 ASEAN域内におけるクロスボーダー決済の連携状況

	SIN	TH	MY	ID	VN	KH	LA	IN
SIN		●	●					●
TH	●							
MY	●							
ID								
VN								
KH								
LA								
IN	●							

注：1. 網掛はQRコード決済の連携、●は送金システムの接続。

2. SIN：シンガポール、ID：インドネシア、TH：タイ、MY：マレーシア、VN：ベトナム、KH：カンボジア、LA：ラオス、IN：インド。

出所：各中銀資料より国際通貨研究所作成

さらに、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 に関しては、2024年7月に実証実験における第3フェーズが終了し、次の段階では、インド、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ5カ国の中央銀行および即時決済システム（Instant Payment Systems: IPS）事業者を中心に実装に進む方針が示されている。2025年5月には、5カ国の中銀およびIPS事業者が、新たな多国間クロスボーダー決済システムを管理する運営主体として、非営利法人 Nexus Global Payments (NGP)（注13）をシンガポールに設立した。

#### (4) 資本市場統合

ASEAN では、各国証券取引所や証券監督当局が中心となって資本市場の統合に向けた環境整備が進められている。ASEAN における上場企業のコーポレートガバナンス評価ツールとして、ASEAN 資本市場フォーラム (ACMF) が 2011 年に「ASEAN コーポレートガバナンス・スコアカード (ASEAN Corporate Governance Scorecard: ACGS)」を導入、その後も数次にわたり改定が行われている。ACGS は、OECD や G20 などの国際的ベストプラクティスをベースに公開情報を使ってスコアリングしており、評価項目はステークホルダーの権利保護、平等な取り扱い、ステークホルダーの役割、開示・透明性、取締役会の責任の 5 項目で構成されている (注 14)。平均スコアはシンガポールが域内最高水準となっており、これにマレーシア、タイが続く。

域内 6 カ国 7 証券取引所 (注 15) が構築した業界連合 ASEAN Exchanges が主導し、2012 年 9 月に「ASEAN 取引所リンク (ASEAN Trading Link)」が稼働した。シンガポール取引所 (SGX) ・マレーシア証券取引所 (BMB) ・タイ証券取引所 (SET) の 3 取引所間で株式取引の相互乗り入れを開始したものの、同リンクを活用した取引は広がらず、2017 年に終了した。このほか、2014 年には、マレーシア、シンガポール、タイ 3 カ国が共同で ASEAN 集団投資スキーム (CIS) フレームワークを導入した。CIS フレームワークは当該 3 カ国で認可された集団投資スキーム (投資信託など) が、簡略化された手続きで他の加盟国での販売を可能とするもので、2018 年には販売審査の迅速化や申請要件の改善などが図られた。2021 年にはフィリピンも CIS フレームワークに加わり、参加国は 4 カ国に拡大した。もっとも、同フレームワークのもとで登録されたファンドは 2024 年時点で約 13 社にとどまり、クロスボーダーの取引も低調に推移しているとみられる。

近年は、預託証券 (DR) を活用した新たな連携 (DR Linkage) で進展がみられる。2023 年、タイの SET とシンガポールの SGX が提携し、両市場の株式に相互に連動する DR の発行・上場が開始された。これにより、タイの投資家は自国の証券口座からシンガポール株式をパーツ建ての DR で購入でき、シンガポール投資家も同様に自国の証券口座からタイ株 DR を取引可能となった。

ACMF を通じた規制の調和も進展がみられる。ACMF は「ASEAN グリーンボンド基準」や「持続可能ファンド基準」の策定や投資信託のパスポート制度 (加盟国間での投資ファンド相互乗り入れ) といった域内共通の資金調達基盤づくりを推進している。2025 年 11

月には、今後 5 年間（2026-2030）の資本市場統合・発展の行動計画として「ACMF アクションプラン 2026-2030（AP2026）」を公表した（注 16）。これまでのアクションプラン（2016-2020、2021-2025）で築いた枠組みをベースに、5 つの戦略的柱（Strategic Thrusts）として、持続可能性（Sustainability）、包摂性（Inclusivity）、域内統合と国際的地位向上、デジタル化の推進などを目指す。具体的な取り組みとしては、「ACMF 自主的炭素市場（VCM）開発計画および ASEAN VCM ガイダンス」（注 17）に基づく ASEAN における VCM の構築や中小企業（SMEs）の資本市場を通じた資金調達支援、デジタル資本市場商品・サービスにおけるベストプラクティスの設定などが盛り込まれている。

このように、ASEAN における資本市場の統合は、国際的なベストプラクティスに沿った規制の調和などで進展がみられる一方、加盟国間で市場規模・成熟度の差異も大きく、各国の規制整備・能力向上を進めつつ、市場インフラ連携を継続的に進めていく必要がある。

## 第 2 節 「AEC 戦略計画 2026-2030」における金融分野の概要と今後の方向性

### 1. 今後の金融統合の方向性

ASEAN は、2023 年 9 月の ASEAN 首脳会議で「第 4 ASEAN 協和宣言」（注 18）を採択した。協和宣言の公表は、1976 年、2003 年、2011 年に続くものであり、インド太平洋地域における ASEAN 中心性や統一性の維持、外部パートナーとの協力に加えて、「ASEAN 共同体ビジョン 2045」の重要性を強調している。これまでの協和宣言の中で金融統合に関わる記述は限られていたが、「第 4 ASEAN 協和宣言」では、ASEAN 域内決済の連結性向上や現地通貨取引の促進、域内の金融の安定性や統合の深化、デジタル金融サービスを活用した零細中小企業（MSMEs）の金融アクセス拡大といった金融統合に関わる項目のほか、ASEAN のマクロ経済のポリシーミックスの強化によるショックやリスクへの域内の耐性の改善が盛り込まれるなど、経済・金融統合の強化を重視する姿勢が示された。

## 2. 戦略的行動計画

ASEAN は、2025 年 5 月下旬にマレーシアで開催した第 46 回首脳会議において、今後 20 年のビジョン「ASEAN 共同体ビジョン 2045：強靱で革新的、ダイナミックで人間中心の ASEAN」を採択した（注 19）。「ASEAN 共同体ビジョン 2045」は、2015 年の ASEAN 共同体発足後 10 年間の行動計画「ASEAN 共同体ビジョン 2025」の後継として位置づけられる。共同体の経済・金融面での強靱性を高めるための手段としては、国境を越えた取引における現地通貨の利用促進による対外的な脆弱性の軽減、災害リスク金融の強化、気候変動・環境リスクへの対処などが挙げられている。

「ASEAN 共同体ビジョン 2045」のうち経済的側面を実行するための 5 ヶ年計画「ASEAN 経済共同体（AEC）戦略計画 2026-2030」（注 20）は、6 つの戦略目標（Strategic Goals）と 44 の個別目標（Objectives）、192 の戦略的措置（Strategic Measures）で構成されており、第 1 の戦略目標「行動重視の共同体（An Action-Oriented Community）」の個別目標の一つとして、金融統合・金融包摂の深化が盛り込まれている（表 3）。具体的には、金融サービスのさらなる自由化・地域協力・規制の一貫性の強化、シームレスな国境を越えた投融資の促進に向けた資本勘定のさらなる自由化、地域決済の接続性の拡大・強化、現地通貨決済の促進、銀行口座を持たない人々や保険に加入していない人々など十分な金融サービスを受けられていない、より広範なコミュニティのための金融包摂のさらなる拡大などが挙げられている。

このほか、第 2 の戦略目標「持続可能な共同体（A Sustainable Community）」の個別目標の一つとして、サステナブルファイナンスと投資の活用やグリーントランジションに対する意識・能力向上が盛り込まれているほか、第 3 の戦略目標「起業的で大胆かつ革新的な共同体（An Enterprising, Bold, and, Innovative Community）」の個別目標の一つとして、零細中小企業（MSMEs）の金融リテラシー向上やデジタル技術の活用を通じた金融アクセスの改善、第 5 の戦略目標「機敏で強靱な共同体（A Nimble and Resilient Community）」の個別目標の一つとして、マクロ経済の強靱性と金融の安定性が盛り込まれている。金融の安定性に向けては、規制枠組みの強化、リスク管理の向上、財政政策に関わる協調的取り組みを目指すことなどが示されている。

現地通貨取引の促進やデジタル金融サービスの活用、サステナブルファイナンスなどを中心に、金融統合や金融包摂、金融安定の向上を目指す方向性が示されたものと捉えられる。

表3 「AEC 戦略計画 2026-2030」

<p>戦略目標1: 行動重視の共同体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1.1 ASEAN域内の物品貿易を強化</li> <li>1.2 地域のサービス統合と競争力を強化</li> <li>1.3 魅力的な投資先としての地位確立</li> <li>1.4 金融統合と金融包摂の深化</li> <li>1.5 ビジネスと人の移動を促進</li> <li>1.6 新たな競争力の源を動員</li> <li>1.7 透明性、ガバナンス、規制慣行の質の向上</li> <li>1.8 規格・技術規制・適合性評価手続きの調査を推進</li> </ul>	<p>戦略目標3: 起業的で大胆かつ革新的な共同体(続き)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3.6 クリエイティブ経済の活用</li> <li>3.7 航空・海上・陸上の各分野におけるASEANの輸送統合と連結性強化</li> <li>3.8 質の高い観光協力の推進</li> <li>3.9 包摂的で競争力のあるビジネス環境の整備(中小零細企業支援)</li> <li>3.10 鉱物・金属分野でのバリューチェーン協力の拡大</li> <li>3.11 デジタルインフラの接続性強化</li> <li>3.12 税制面での協力強化</li> </ul>
<p>戦略目標2: 持続可能な共同体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2.1 グリーン経済の可能性を引き出すエコシステム構築</li> <li>2.2 公正で包括的なエネルギー転ジションの推進</li> <li>2.3 資源産業の持続可能な発展の追求</li> <li>2.4 持続可能な農業と森林管理の推進</li> <li>2.5 持続可能で包括的な観光の促進</li> <li>2.6 サステナブルファイナンスと投資の活用</li> <li>2.7 ブルーエコノミー(海洋経済)協力の推進</li> <li>2.8 ASEANのグリーン転ジションに対する意識・能力向上</li> <li>2.9 エネルギー安全保障・経済性・持続可能性の追求</li> <li>2.10 持続可能なスマートモビリティの推進</li> </ul>	<p>戦略目標4: 適応力があり積極的な共同体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4.1 外部パートナーとの経済協力の強化</li> <li>4.2 地域・多国間フォーラムにおけるASEAN中心性の強化</li> <li>4.3 グローバルバリューチェーンにおけるASEANの地位向上</li> <li>4.4 将来へのメガトレンドへの備えの確保</li> </ul>
<p>戦略目標3: 起業的で革新的な共同体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3.1 デジタル・技術変革の加速</li> <li>3.2 イノベーションエコシステムの推進</li> <li>3.3 地域における公正な市場の育成</li> <li>3.4 消費者の権利保護と福祉向上</li> <li>3.5 ASEAN地域における効果的、包括的な知的財産制度の推進</li> </ul>	<p>戦略目標5: 機敏で強靱な共同体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5.1 安定的で強靱なサプライチェーンの確保</li> <li>5.2 強靱なエネルギー供給とインフラの構築、エネルギー安保のための協調</li> <li>5.3 食料安全保障と水資源管理の強化</li> <li>5.4 マクロ経済の強靱性と金融の安定性の確保</li> <li>5.5 ASEAN全体での人材育成と雇用促進</li> <li>5.6 AECの内部計画・調整プロセスの刷新によるAECの強化</li> </ul> <p>戦略目標6: 包摂的で協調的な共同体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>6.1 開発格差の積極的な縮小</li> <li>6.2 脆弱で周縁化されたコミュニティの地域経済統合への参加促進</li> <li>6.3 産官学・市民社会の連携強化</li> <li>6.4 地域の経済協力による地域住民の福祉向上</li> </ul>

出所: ASEAN Secretariat(2025c)より国際通貨研究所作成

### 第3節 ASEAN+3 としての取り組みと今後の協力の可能性

#### 1. ASEAN+3 としての取り組み

1997-98年のアジア通貨危機を受けて、危機の再発を防ぐ安定的な通貨・金融システムの構築の必要性が認識され、ASEANに日本・中国・韓国を加えたASEAN+3の財務大臣プロセスにおいて、アジア域内における通貨・金融協力が強化されてきた。通貨・金融協力の重要な柱として、二国間通貨スワップ取極およびレポ取極のネットワークの構築を内容とする「チェンマイ・イニシアティブ」のほか、域内貯蓄の有効活用に向けた「アジア債券市場育成イニシアティブ(ABMI)」、現地通貨の利用促進などが挙げられる。

## (1) チェンマイ・イニシアティブのマルチ化 (CMIM)

アジア通貨危機後、域内における危機時のセーフティネット構築に向けた金融協力の必要性が認識され、2000年5月の第2回 ASEAN+3 財務大臣会議において、外貨準備を用いて短期的な外貨資金の融通を行う二国間通貨スワップ取極 (Bilateral Swap Arrangement: BSA) のネットワークであるチェンマイ・イニシアティブ (CMI) が合意された。

2010年3月に締結された CMI のマルチ化契約 (CMIM) では、通貨スワップ発動のための当局間の意思決定の手続きの共通化と、従来 CMI のネットワークに参加していなかった ASEAN 新規加盟国 (ブルネイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) を含む全ての ASEAN 加盟国の参加が実現した。スワップの発動条件は、基本的に IMF プログラムとリンクとし、IMF プログラムとのリンク無しで発動可能な割合 (IMF デリンク部分: IDLP) はスワップ総額の 20% までとした。

CMIM は発効後も定期的な見直しの中で機能強化が図られてきており、2014年には資金規模の拡充 (1200億ドル→2400億ドル) と IDLP の引き上げ (20→30%)、2020年には IDLP の 40% への引き上げや現地通貨の活用などで合意し、2023年には新たに「迅速融資ファシリティ (Rapid Financing Facility: RFF)」が導入された。RFF はパンデミックや自然災害などのショックに直接対応するのではなく、CMIM の本来の目的に沿って、あくまでこれらの影響によって生じる小規模な対外収支上の困難に対応することが想定されており、必要に応じて米ドル以外の自由利用可能通貨 (Freely Usable Currencies: FUCs) (注 21) の利用も可能な仕組みとなっている。加えて、必要時に備えて各国があらかじめ資金を拠出・プールしておく拠出型資本 (Paid-in Capital: PIC) 化や、IDLP のさらなる引き上げなどが検討されており、手続きの迅速化や柔軟化、意思決定の円滑化などを通じた利便性の向上が期待される。

なお、これまでに CMIM が実際に発動された実績はないものの、毎年テストラン (模擬融資発動) が実施されている。2024年の第15回テストランでは、一部を現地通貨建て、残りを米ドル建てで融通するようなケースにおける IDLP の発動が検証された。

CMIM の実効性を高めるうえでの課題としては、CMIM の国際条約化や 2011年に設立された ASEAN+3 Macroeconomic Research Office (AMRO) の正式な事務局化などが挙げられる。CMIM は、外貨準備当局間の契約に基づく取り組みであり、政治的思惑を背景

とする合意形成の難しさなどが指摘される。また、AMRO はマクロ経済サーベイランスを通じて CMIM の円滑な運用を支援するための機関として位置づけられるが、分析結果は助言的性格にとどまり、実際の CMIM の発動や条件決定に関する権限は各国の判断に委ねられている。

## (2) アジア債券育成市場イニシアティブ (ABMI)

アジア通貨危機以降、域内貯蓄の有効活用に向け、現地通貨建て債券市場の育成に取り組んできた。2003 年に発足した「アジア債券市場育成イニシアティブ (Asian Bond Markets Initiative: ABMI)」の枠組みにおいては、優先して取り組むべき課題と実施のためのロードマップの策定と定期的な見直しが行われている。

2023 年 5 月に韓国 (仁川) で開催された第 26 回 ASEAN+3 財務大臣・中央銀行総裁会議では、これまでの ABMI の取組みの成果を評価するとともに、新ロードマップ「2023-2026 年 ABMI 中期ロードマップ」(注 22) が承認された。新ロードマップでは、グリーンやデジタルといった新たな潮流を踏まえ、域内における現地通貨建てサステナブルファイナンスや DX の促進などに重点が置かれている (表 4)。

また、ABMI の下部組織として 2010 年に設立された「ASEAN+3 債券市場フォーラム (ASEAN+3 Bond Market Forum: ABMF)」では、域内におけるクロスボーダーの債券取引推進に向けて、アジア開発銀行 (ADB) などを中心に規制やインフラなどの標準化・調和化などが進められている。ASEAN+3 における債券市場の課題は、その発展段階に応じて異なっており、ASEAN の中でも市場の発展が遅れている BCLM では現地通貨建て債券発行の初期段階にある一方、相対的に市場の発展が進む ASEAN6 では、さらなる現地通貨建て債券発行 (特にインドネシア、フィリピン) のほか、発行体や投資家の裾野拡大、債券の種類の多様化 (期間の長期化、グリーン債、証券化等) などが課題として指摘されている。

表 4 ABMI 中期ロードマップ (2023-2026 年) の概要

	主な柱	概要
1	域内での現地通貨建てサステナブルファイナンスの促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ アジアの企業によるESG債(グリーンボンド等)の発行支援</li> <li>■ ESG債の投資効果に係る投資家への情報提供</li> </ul>
2	市場環境等の改善・クロスボーダー取引の基盤形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 債券取引に関する手続・規制の標準化による債券発行者・投資家の負担軽減</li> <li>■ 為替ヘッジ取引の環境整備による債券取引の促進</li> </ul>
3	DXの促進による域内金融市場の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ DXの推進に向けた基盤構築(外国為替取引の報告内容や本人認証手続きの標準化)</li> <li>■ ブロックチェーン技術を活用したデジタル債券等の開発</li> </ul>
4	現地通貨の流動性供給の促進に向けたクロスボーダー金融取引のリスク緩和	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 中央銀行のクロスボーダー担保に係る取極の促進</li> </ul>

出所:財務省資料より国際通貨研究所作成

2020年以降のコロナ禍を受け、大規模な経済支援策の財源を賄うべく国債発行を加速させたこともあり、いずれの国・地域においても足元にかけて現地通貨建て債券発行残高は増加ペースが加速している(図2)。アジアについては、中国の押し上げによる影響が大きいものの、上記のような取り組みによる後押しもあり、ASEAN+3(日本、中国・香港、韓国)を合わせた現地通貨建て債券発行残高は、ユーロ圏を上回る規模まで拡大している。もっとも、ASEANの中では、マレーシアやタイが社債市場を含めて緩やかな拡大基調を辿る一方、その他の国では国債中心かつ発行残高(GDP比)も低水準にとどまるなど、市場拡大に向けた支援の余地は大きい(図3)。

図 2 主要国地域における現地通貨建て債券発行残高の推移

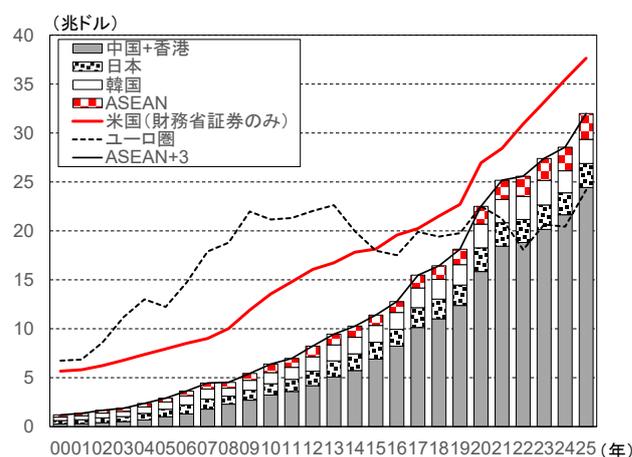
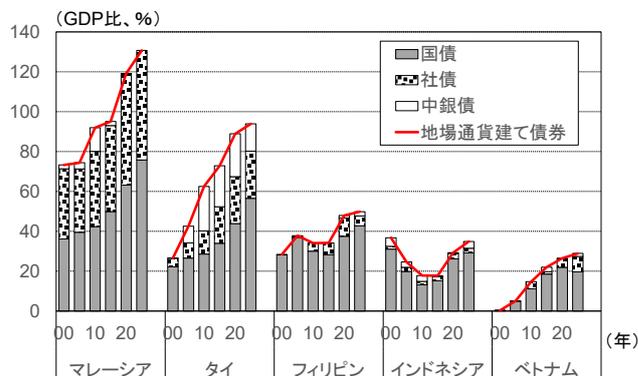


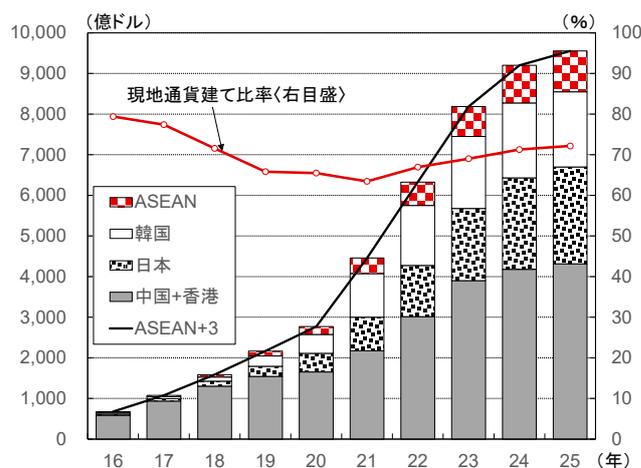
図 3 ASEAN 諸国における債券発行残高の推移



注：原則、『国債』は、中央・地方政府、国有企業などが発行する債券、  
『社債』は、政府系・民間企業のほか、金融機関が発行する債券を含む  
(ただし、一部の国では国有企業等の分類が異なる場合もある)。  
2000年末以降、5年毎の年末値。直近は2025年9月末時点。  
出所：Asian Bonds Onlineより国際通貨研究所作成

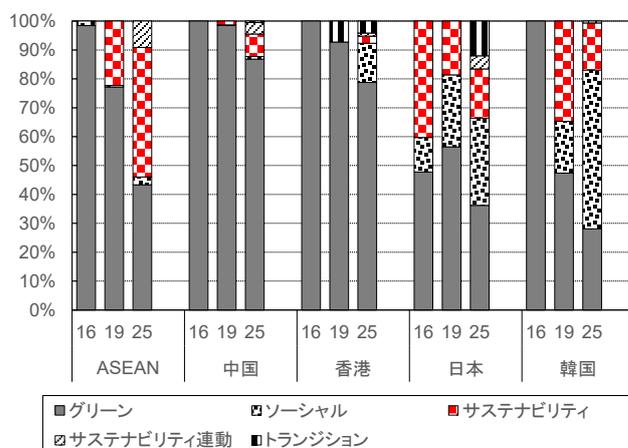
ESG 関連（グリーン・ソーシャル・サステナビリティ等）債券に限ってみると、全体に占める割合はまだ小さいものの、グリーン債およびサステナビリティ債等を中心に順調な拡大がみられる（図 4、図 5）。さらに、後述する域内貿易取引における現地通貨利用に比べて、域内金融取引においては、米ドルの比率が高く、現地通貨の利用拡大は限定的とされるものの（注 23）、ESG 関連債券については、現地通貨建て比率は 7 割超と相対的に高い水準を維持している。

図 4 ASEAN+3 における ESG 関連債券発行残高の推移



注：2025年は6月末時点。  
出所：ADB統計より国際通貨研究所作成

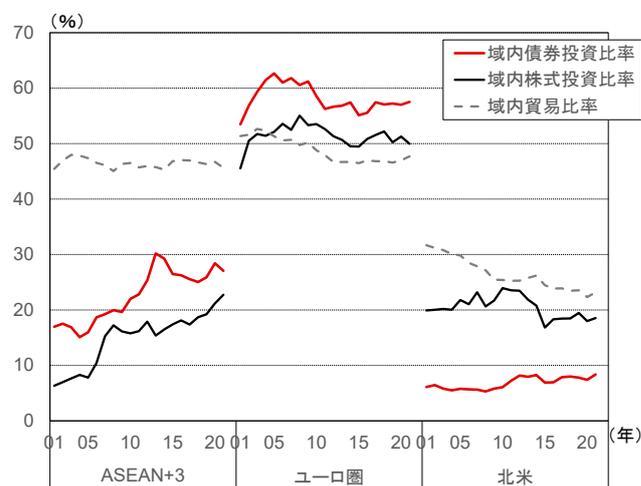
図 5 ASEAN+3 の ESG 関連債券の内訳比較



注：2025年は6月末時点。『トランジション』はトランジション連動債を含む。  
出所：ADB統計より国際通貨研究所作成

なお、ASEAN+3 における域内債券投資比率は約 3 割弱と域内貿易比率に比べて低水準にとどまっている（図 6）。ESG 関連債券の発行などで域内の貯蓄を活用し、域内のビジネス機会の拡大と成長促進に向けた連携の拡大余地はまだ大きいと言える。

図 6 主要国・地域における域内証券投資比率の推移



出所：ARIC統計より国際通貨研究所作成

### (3) 現地通貨の利用促進

現地通貨の利用促進は、貿易や直接投資、あるいはサービス取引で現地通貨を利用することで、米ドルなどの主要通貨の変動に伴う為替リスクを軽減し、対外ショックへの耐性

を高めることが主な目的とされる。また、二国間通貨を直接交換することで、従来二重の両替（自国通貨→米ドル→相手国通貨）に伴い発生していた両替手数料のコスト負担が減ることも期待される。

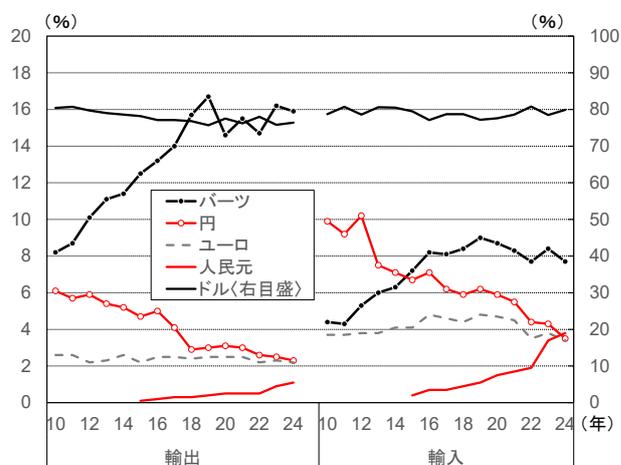
ASEAN では、2010 年代後半から、主要国間で二国間の現地通貨決済協力枠組み（Local Currency Settlement Framework: LCSF）の締結を開始し、2016 年 3 月にタイ中央銀行（BOT）とマレーシア中央銀行（BNM）、2017 年 12 月にインドネシア中央銀行（BI）が BNM、BOT との間でそれぞれ LCSF を立ち上げた。2019 年にはフィリピン中央銀行（BSP）も上記 3 中銀との間でそれぞれ覚書を締結した。このほか BI は、2021 年に中国人民銀行（PBoC）、2023 年に韓国銀行（BOK）との間でそれぞれ LCS 協定を締結している。日本政府も、ASEAN 諸国との間の金融協力の一環として、LCS の枠組み構築を推進している。日本の財務省は、2018 年 3 月に BOT、2019 年 5 月に BSP、2019 年 12 月に BI との間でそれぞれ現地通貨の利用促進のための協力枠組みを構築した。

ASEAN+3 全体としてみると、現状、域内貿易の多くが依然として米ドル建てでの取引が中心となっている。米ドルでの決済が選好される要因としては、米ドルの「決済通貨」としての地位が確立されている一方、アジア各国の現地通貨は市場規模や流動性で劣ることなどが挙げられる。ただし、近年は、貿易や直接投資を通じた経済関係の深化や LCS 協定の締結などを受けて、域内における現地通貨建て取引額が一部で増加しつつある。

タイの貿易を取引通貨別に見ると、米ドルが輸出・輸入のいずれにおいても 8 割程度を占め、日本円のシェアが低下傾向を辿る中、2019 年にかけてパーツの割合が輸出サイドでは 16%、輸入サイドでは 9%まで上昇したが、その後は頭打ちとなり、足元にかけては人民元の割合が徐々に拡大しつつある（図 7）。

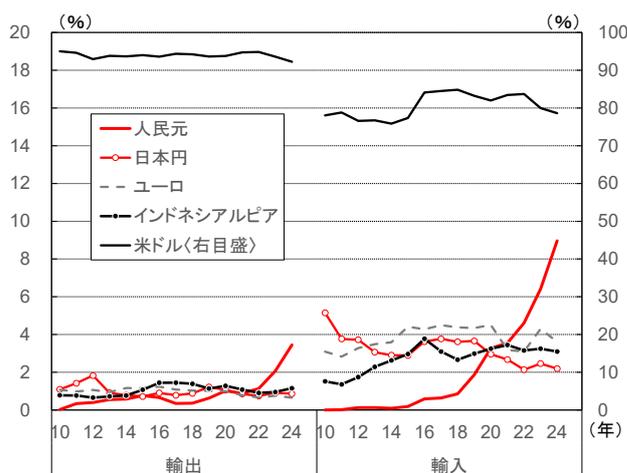
インドネシアの貿易を取引通貨別にみると、米ドルが輸出の 9 割超、輸入の 8 割超を占めるものの、輸入では人民元がそれぞれ 9%まで急拡大している（図 8）。特に、輸入サイドで人民元のシェア拡大が目立つ背景として、インドネシアから中国への輸出は一次産品の割合が大きいのに対して、中国からの輸入はハイテク製品の割合が大きく、価格と使用通貨の決定に関して中国が強い交渉力を有していることなどが要因として挙げられる。

図7 タイの貿易取引における通貨別シェアの推移



出所: タイ中央銀行統計より国際通貨研究所作成

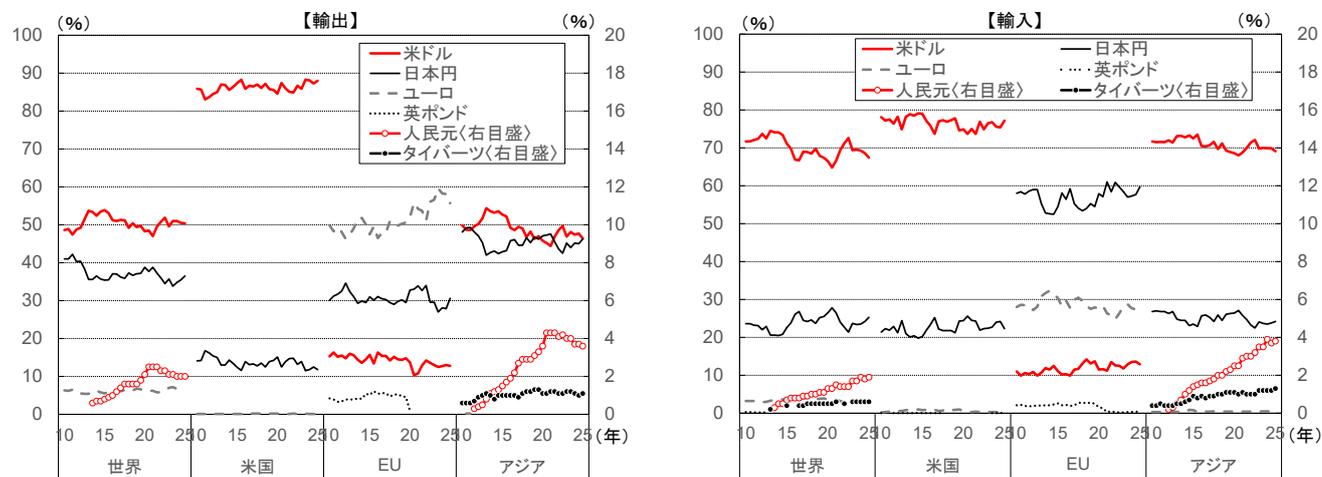
図8 インドネシアの貿易取引における通貨別シェアの推移



出所: インドネシア中央銀行統計より国際通貨研究所作成

日本のアジアとの貿易取引についても、従来、米ドル建ての割合が高いものの、近年は日本円や人民元建ての割合も増加しつつある（図9）。アジアでサプライチェーンを展開する企業は、現地における為替管理制度上の制約や取引コストの高さといった問題などから、日本の本社が米ドルで現地子会社の為替リスクを一括して負担、本社・子会社間の取引を相殺することなどにより効率的かつ合理的な資金運用を行うことが、最適な選択と考えられてきた。しかし、現地調達や現地販売の増加に伴い、米ドルよりも現地通貨を利用する方が有利となるケースも増えてきており、現地通貨利用拡大のニーズは今後も高まっていくことが予想される。

図9 日本の貿易取引における通貨別シェアの推移



出所:財務省統計より国際通貨研究所作成

出所:財務省統計より国際通貨研究所作成

ただし、LCS の利用拡大に向けては、取り組むべき課題も多い。現行の LCS 枠組みでは実際に通貨の直接取引を実行する指定クロスカレンシー取引仲介者 (Appointed Cross Currency Dealer: ACCD) として選定された銀行に為替スワップ等の優遇が与えられている一方、それ以外の一般銀行はこうした柔軟なリスクヘッジ手段を提供することができない結果、一部銀行に取引が集中しているとみられ、参加銀行の拡大や一般銀行へのヘッジ手段提供などが課題となっている。加えて、インドネシアやタイなど一部の国では規制や通達が現地語で公表されることが多く、中小企業にとって管理負担が小さくないことや、送金指示に必要なコードが欧州などの先進国のものと異なるケースもあり、管理や調整に手間がかかるといった問題も指摘される。こうした実務面での課題を踏まえた規制緩和および制度調和等に併せて取り組むことにより、LCS 利用促進ひいては金融市場の安定化に資することが期待される。

最近では、決済を越えた広範な現地通貨取引の拡大に向け、従来の LCS から現地通貨取引 (LCT) への拡充を目指す動きがみられる。2023 年 8 月の第 10 回 ASEAN 財務大臣・中央銀行総裁会議 (AFMGM) 共同声明 (注 24) によると、ASEAN 現地通貨取引タスクフォース (LCT-TF) の設立と、ASEAN 現地通貨取引枠組み (LCT-Framework) に関するハイレベル原則 (HLP) が承認された。従来の LCS が主に「貿易決済」(經常取引) を対象としていたのに対し、LCT では、直接投資や証券投資などの「資本取引」へ対象を広げるものであり、参加者は銀行にとどまらず、証券市場プロバイダーや決済システム・イ

ンフラ事業者の参加も想定されている。2025年2月には、BNM、BI、BOTの3中銀が共同で、LCTF運用ガイドライン（LCTF OG）の整合化と同枠組みのもとでの適格なクロスボーダー取引の拡大を公表した（注25）。

日本の財務省も2021年8月にBIとの間で現地通貨の利用促進に係る協力枠組みを拡大し、為替ヘッジ手段の拡大やルピアを利用する日本所在企業および両国の消費者に対し、関連する外国為替取引における緩和措置（注26）を適用することとしている。

## 2. 日本・ASEAN間のさらなる金融協力の可能性

2045年までのAECのさらなる深化に向けては、グローバルバリューチェーンにおけるASEANの地位向上など、ASEAN諸国だけでは実現が難しい目標も少なくない。産業高度化に資する投資拡大やエネルギー・トランジションに関わる技術・ファイナンス面での支援など、日本の企業や金融機関、政府による貢献の余地は多く、連携強化を通じた日本のプレゼンス拡大が期待される。他方、ASEANにおいては、金融サービスのデジタル化やGXにおけるフィンテックの活用などで先行するケースもあり、相互に有効なテクノロジーを活用しながら、成長性を高めていく余地もある。

金融分野における協力の可能性としては、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（バコン）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。

このほか、日本政府主導によるアジアのGXの実現に向けた取り組みとしては、「アジア・ゼロエミッション共同体（AZEC）構想」やASEAN等でのGX投資の推進を図るため官民連携の枠組みである「アジアGXコンソーシアム」などがある。2025年10月に開催された「アジアGXコンソーシアム」の第2回ハイレベル会合（注27）では、日本やASEAN各国の金融当局のほか、ADB、アジアで活動する金融機関などが参加し、金融機関がトランジション・ファイナンスを拡大する上で直面する主要なボトルネックの特定や対応策などについて議論が行われた。

## おわりに

グローバル経済の分断化による金融面へのリスクの波及が懸念される中、ASEAN 域内の金融統合の深化による地域として安定性の強化の必要性が一段と増している。ASEAN の金融統合は、加盟国間の市場規模・成熟度の差異の大きさなどもあり、ASEAN 銀行統合枠組み（ABIF）や資本市場統合についての進展は一部に限られるものの、域内における QR コード決済の連携などでは急速に進展がみられる。

金融サービスのデジタル化や GX に向けたファイナンスニーズの高まりといった金融環境・需要の変化を踏まえ、金融統合に向けた協力の目標や手段を柔軟に調整しつつ、可能な分野・方法で協力を進める「ASEAN Way」で持続的な成長につなげていくことが期待される。

## 参考文献

- 石川幸一(2021)「第5章 コロナ禍の中で進展した AEC2025 の行動計画」、『2020年度 コロナ禍と米中対立下の ASEAN—貿易、サプライチェーン、経済統合の動向—』国際貿易投資研究所 (ITI)、ITI 調査研究シリーズ No.117、2021年3月 ([https://www.iti.or.jp/report\\_117.pdf](https://www.iti.or.jp/report_117.pdf))
- 清水順子(2013)「国際通貨制度の諸課題-アジアへのインプリケーション-」全国銀行業協会金融調査研究会報告書 第4章、2013年 (<https://www.zenginkyo.or.jp/news/2013/n3286/>)
- 助川成也(2020)「新たなサービス貿易自由化に向けた取り組み」『2019年度 ASEAN の新たな発展戦略—経済統合から成長へ—』国際貿易投資研究所 (ITI)、ITI 調査研究シリーズ No.102、2020年3月 ([https://www.iti.or.jp/report\\_102.pdf](https://www.iti.or.jp/report_102.pdf))
- 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
- 財務省(2023a)“Achievements and Assessment of the ASEAN+3 Asian Bond Markets Initiative,” 2023年5月 ([https://www.mof.go.jp/policy/international\\_policy/convention/asean\\_plus\\_3/20230502\\_3.pdf](https://www.mof.go.jp/policy/international_policy/convention/asean_plus_3/20230502_3.pdf))
- (2023b) “ABMI Medium-term Road Map for 2023 to 2026 - Beyond bond market development: ABMI 2.0 -” 2023年5月 ([https://www.mof.go.jp/policy/international\\_policy/convention/asean\\_plus\\_3/20230502\\_2.pdf](https://www.mof.go.jp/policy/international_policy/convention/asean_plus_3/20230502_2.pdf))
- 庄司 浩典 (2024)「チェンマイ・イニシアティブの緊急融資ファシリティの創設合意に至る議論」財務省『ファイナンス』、令和6年8月号、2024年8月 ([https://www.mof.go.jp/public\\_relations/finance/202408/index.html](https://www.mof.go.jp/public_relations/finance/202408/index.html))
- 福地亜希(2021a)「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
- (2021b)「アジアにおける現地通貨利用拡大に向けた動き」国際通貨研究所『IIMA の目』ei2021.28、2021年10月21日 (<https://www.iima.or.jp/docs/column/2021/ei2021.28.pdf>)
- (2025)「第6章 ASEAN における金融包摂」、『令和6年度 新たな課題に挑戦する ASEAN』一般財団法人国際貿易投資研究所 (ITI)、ITI 調査研究シリーズ No.164、2025年2月 ([https://iti.or.jp/report\\_164.pdf](https://iti.or.jp/report_164.pdf))

- ADB (2025a) “Asian Economic Integration Report 2025: Harnessing the Benefits of Regional Cooperation and Integration,” March 24, 2025 (<https://www.adb.org/publications/series/asian-economic-integration-report>)
- (2025b) “ASEAN+3 Sustainable Bonds Highlights,” November 2025 (<https://asianbondsonline.adb.org/newsletters/aboesg202511.pdf>)
- ASEAN Capital Market Forum (ACMF) (2025a) “ASEAN Corporate Governance Scorecard: Country Reports and Assessments 2021,” May 27, 2025 (<https://www.theacmf.org/publications/asean-corporate-governance-scorecard-country-reports-and-assessments-2021>)
- (2025b) “ACMF Action Plan 2026-2030,” November 6, 2025 (<https://www.theacmf.org/publications/acmf-action-plan-2026-2030>)
- (2025c) “ACMF Voluntary Carbon Market Development Plan and ASEAN Voluntary Carbon Market Guidance,” November 6, 2025 (<https://www.theacmf.org/sustainable-finance/publications/acmf-voluntary-carbon-market-development-plan>)
- ASEAN Secretariat (2015) “ASEAN Economic Community Blueprint 2025,” 2015 (<https://asean.org/book/asean-economic-community-blueprint-2025/>)
- (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>)
- (2020) “ASEAN Trade in Services Agreement,” October 7, 2020 (<https://agreement.asean.org/media/download/20201111041414.pdf>)
- (2021a) “ASEAN Integration in Services,” 2021 (<https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/ASEAN-Integration-in-Services-2021.01-Final.pdf>)
- (2021b) “Mid-Term Review ASEAN Economic Community Blueprint 2025,” April 2021 (<https://asean.org/wp-content/uploads/2021/04/mid-term-review-report.pdf>)
- (2021c) “Progress Report of the Working Committee on ASEAN Banking Integration Framework (WC-ABIF),” April 2021 (<https://afcwp.asean.org/wp-content/uploads/2021/04/AFCDM-2021-ANNEX-9A-20210303-Progress-Report-of-WC-ABIF.pdf>)
- (2023a) “Joint Statement of the 10th ASEAN Finance Ministers’ and Central Bank Governors’ Meeting (AFMGM),” August 25, 2023 (<https://asean.org/wp-content/uploads/2023/08/Joint-Statement-of-the-10th-AFMGM-Final.pdf>)
- (2023b) “Jakarta Declaration on ASEAN Matters: Epicentrum of Growth (ASEAN Concord IV),” September 5, 2023 (<https://asean.org/jakarta-declaration-on-asean-matters-epicentrum-of-growth-asean-concord-iv/>)
- (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>)
- (2025a) “Joint Statement of the 12th ASEAN Finance Ministers’ and Central Bank Governors’ Meeting (AFMGM),” April 10, 2024 ([https://asean.org/wp-content/uploads/2025/04/08\\_ADOPTED\\_12th-AFMGM-Joint-Statement\\_20250410.pdf](https://asean.org/wp-content/uploads/2025/04/08_ADOPTED_12th-AFMGM-Joint-Statement_20250410.pdf))
- (2025b), ASEAN Secretariat (2025b) “ASEAN Community Vision 2045: Resilient, Innovative, Dynamic, and People-Centred ASEAN,” May 26, 2025 ([https://asean.org/wp-content/uploads/2025/05/05.-ASEAN-Community-Vision-2045\\_adopted.pdf](https://asean.org/wp-content/uploads/2025/05/05.-ASEAN-Community-Vision-2045_adopted.pdf))
- (2025c) “ASEAN Economic Community Strategic Plan 2026–2030,” May 26, 2025 (<https://asean.org/asean-economic-community-strategic-plan-2026-2030/>)
- (2025d) “ASEAN Leaders’ Statement on Responding to Global Economic and Trade Uncertainties,” May 26, 2025 (<https://asean.org/asean-leaders-statement-on-responding-to-global-economic-and-trade-uncertainties/>)
- Bank for International Settlements (BIS) (2015) “ASEAN banking integration and lessons from Europe,” BIS Quarterly Review, September 2015

[https://www.bis.org/publ/qtrpdf/r\\_qt1509z.htm#b-1](https://www.bis.org/publ/qtrpdf/r_qt1509z.htm#b-1)

---- (2024) “Project Nexus: enabling instant cross-border payments,” July 1, 2024 (Updated August 27, 2025) (<https://www.bis.org/publ/othp86.htm>)

Bank of Thailand (BOT) (2025) “Joint Press Release Central Banks of Thailand, Indonesia and Malaysia harmonise and broaden the scope of Local Currency Transaction Framework (“LCTF”) to encourage transactions in local currencies,” February 17, 2025 (<https://www.bot.or.th/en/news-and-media/news/news-20250217.html>)

Sakda SAU (2025) “ASEAN Banking Integration Framework at a Crossroads: Confronting the Challenges and Charting a Way Forward,” National University of Singapore, ASEAN Ideas in Progress Series 1/2025, December 2025 (<https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2025/12/ASEAN-Ideas-in-Progress-01-2025-Sakda-Sau.pdf>)

Yati Kurniati (2016) “ASEAN Banking Integration Framework,” Presentation Material in Tokyo-Japan, Bank Indonesia, March 3-4, 2016 (<https://www.imf.org/external/np/seminars/eng/2016/hit2016/pdf/2-2.pdf>)

World Trade Organization (WTO) (2019) “Full Text of ASEAN Trade In Services Agreement (ATISA)” October 9, 2019 (<https://wtocenter.vn/chuyen-de/15096-the-asean-trade-in-services-agreement>)

#### 脚注

(注 1) ASEAN の「金融包摂」については、福地亜希 (2025) を参照。

(注 2) ASEAN Secretariat (2015)

(注 3) ASEAN Secretariat (2017)

(注 4) ASEAN Secretariat (2021b)

(注 5) ASEAN におけるサービス貿易自由化の詳細な解説は、石川 (2021)、助川 (2020) を参照。

(注 6) 金融サービスに関する第 9 パッケージは 2021 年に合意されたものの、2026 年 1 月末時点で署名は 9 カ国にとどまり、1 カ国の署名が完了していない。

(注 7) <https://www.eria.org/database-and-programmes/developing-the-asean-schedule-of-non-conforming-measures-under-atisa%3A-negative-list-approach-focusing-on-the-financial-services-sector>

(注 8) ASEAN Secretariat (2021c)

(注 9) Yati Kurniati (2016)

(注 10) BIS (2015)

(注 11) Sakda SAU (2025)

(注 12) ASEAN Secretariat (2021c)

(注 13) <https://www.nexusglobalpayments.org/>

(注 14) ACMF(2025a)

(注 15) マレーシア証券取引所 (BMB)、ハノイ証券取引所 (HSE)、ホーチミン証券取引所 (HOSE)、インドネシア証券取引所 (IDX)、フィリピン証券取引所 (PSE)、タイ証券取引所 (SET)、シンガポール取引所 (SGX)。

(注 16) ACMF(2025b)

(注 17) ACMF(2025c)

(注 18) ASEAN Secretariat (2023b)

(注 19) ASEAN Secretariat (2025b)

(注 20) ASEAN Secretariat (2025c)

(注 21) 自由利用可能通貨 (Freely Usable Currencies: FUCs) とは、IMF 協定第 30 条 f 項「国際取引の決済に広く利用され、かつ主要な為替市場で広く取引されている通貨」に基づき認定される通貨であり、米ドル、ユーロ、日本円、英ポンド、人民元の 5 通貨。

(注 22) 財務省 (2023b)

(注 23) ADB (2025a)

(注 24) ASEAN Secretariat (2023a)

(注 25) BOT (2025)

(注 26) 具体的な緩和措置は、①通貨スワップ及びドメスティック NDF をヘッジ手段として許容実需証明資料の提出義務が不要となる、②取引金額の上限を一取引あたり 50 万米ドル又はそれと同等の現地通貨建て相当に拡大 (緩和前は 2 万 5 千米ドル)、③直接投資取引についても予測ベースの証明書類を基にしたヘッジ取引を可能とするとともに、予測ベースが 1 年超となるヘッジ取引を許容。

(注 27) <https://www.fsa.go.jp/news/r7/sonota/20251021/20251021.html>

## 第5章 「Asean Connectivity2.0」へ —ASEAN 連結性の再構築及び日本の協力に関する考察

読売新聞東京本社取締役 編集委員

深沢 淳一

### はじめに

経済の発展段階や国家体制、言語、宗教などが異なる国々で構成されている東南アジア諸国連合（ASEAN）は、結束、安定、発展を図るうえで「中心性」（centrality）、「連結性」（connectivity）、「内政不干涉」（non-interference in the internal affairs）の三点が重要な原則である。

本章は、このうち ASEAN 域内の横断的なインフラ整備などを通じて地域全体の経済力の底上げを図る「連結性」について、ASEAN のこれまでの取り組みを検証し、問題点と課題をお示しする。

並びに、ASEAN の「結束」が 2015 年ごろから変質を始め、現在では結束にほころびが表れているという、筆者の分析をお示しする。ASEAN の主要国はそれぞれの経済が成長するにつれて、ASEAN 全体で取り組む政策は尊重しながらも、個別に独自外交戦略を執り始めた。その傾向は次第に強さを増している。

そうした結束力の変化に加えて、世界経済を取り巻く状況も急激に変化している。いうまでもなく AI、仮想通貨、コミュニケーション手段など様々な分野でデジタル化が急速に進展し、ほかにも地球環境問題、米中貿易摩擦に端を発した自由貿易体制の損壊、少子高齢化問題など、21 世紀に入って様々な構造問題が加速度的に深刻の度合いを強めている。

そのような文脈の中で、ASEAN の「連結性」も、インフラ整備が中心の 20 世紀モデルから、域外の国・地域・機関とも連携して新たな課題に立体的に対処する 21 世紀モデルへの再構築が必要だ。それを「ASEAN Connectivity 2.0」と名付け、本章で新たな連結性のあり方と政策的な提言をお示しする。

### 第1節 これまでの ASEAN 連結性の取り組みの検証と浮かび上がった問題点

#### 1. 2010 年に ASEAN の「連結性」を定義づけ

ASEAN の経済閣僚会議や首脳会議の声明文などで頻繁に目にする「ASEAN Connectivity」（ASEAN 連結性）という ASEAN 用語は、域内で加盟各国の国境を越えて鉄道・道路などの共通インフラを整備し、併せて、通関手続きの円滑化や規制・ルールの一体化に取り組むことで、ASEAN の経済の一体性を高めることを目的としている。

タイで 2009 年 10 月に行われた ASEAN 首脳会議で、域内のインフラの連結性（「接続性」と言い換えてもよいだろう）を強化することが ASEAN 共同体の設立に不可欠という認識で各国が一致し、連結性に関する「マスタープラン」の策定を決めた。

その後、事務レベルの作業を経て 2010 年 10 月、ハノイでの首脳会議で「ASEAN 連結性マスタープラン 2010」（MPAC2010）が承認され、連結性を強化するための実施のフェーズへと移行した。

MPAC2010 が策定される以前から ASEAN 各国を結ぶ送電線網計画（ASEAN パワーグリッド、APG）、鉄道・港湾整備などのプロジェクトは動いていたが、各計画の連携は薄く、ばらばらに進められていた傾向が強かった。このため、MPAC2010 で「連結性」（あるいは接続性）の概念と具体的な優先事業が打ち立てられた。

## 2. 低調だった ASEAN 連結性マスタープラン 2010（MPAC2010）の 15 優先事業

MPAC2010 は連結性の概念として、「物理的連結性」「制度的連結性」「人的な連結性」の 3 本柱を示している。「物理的連結性」とは道路・港湾などのインフラを接続すること、「制度的連結性」とは非関税障壁の合理化、税関手続きの簡素化、投資規制の削減など制度面の調和を図ること、「人的な連結性」はビザ制限の緩和、熟練労働者の移動の促進など人の移動を円滑にすることである。3 本の柱ごとに、表 1 の計 15 の優先プロジェクトが定められた。

表 1：ASEAN 連結性マスタープランの 15 の優先プロジェクト

<物理的連結性>	<制度的連結性>	<人的な連結性>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ASEANハイウェイネットワーク</li> <li>・シンガポール-昆明鉄道(SKRL)</li> <li>・ASEANブロードバンド回廊</li> <li>・マラッカ-プカンバル送電線整備</li> <li>・西カリマンタン-サラワク送電線整備</li> <li>・ロールオン/ロールオフ(RoRo)航路網</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相互承認協定(MRAs)</li> <li>・物品貿易の規格・適合性手続きの共通化</li> <li>・ナショナル・シングルウィンドウ(NSW)</li> <li>・投資障壁の緩和</li> <li>・輸送の円滑化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビザ要件の緩和</li> <li>・バーチャル学習センターの設置</li> <li>・ICT技能基準の制定</li> <li>・ASEAN共同体構築プログラムの実施</li> </ul>

(出所) MASTER PLAN ON ASEAN CONNECTIVITY 2025 から 筆者作成

その後、ASEAN は 2015 年、内容はともかくとして ASEAN 経済共同体（AEC）が創設された。これを踏まえて、連結性について MPAC2010 の後継計画が策定され、2016 年のラオスのビエンチャンでの首脳会議で、2025 年までの取り組みを定めた「ASEAN 連結性マスタープラン 2025」（MPAC2025）が採択された。ちなみに二つのマスタープランは策定年が混乱しがちだが、MPAC2010 は 2010 年に、MPAC2025 は 2016 年に定められた。

MPAC2025 では、MPAC2010 で定めた 15 の優先プロジェクトに関する進捗状況の評価も行っている。その結論として、「シームレスに結ばれた ASEAN」というビジョンを実現するには、なお多くの課題が残されていると総括し、MPAC2010 で定められた各事業は十分な結果が得られなかったと認めている。

MPAC 2010 では、計画に掲げられた 125 のイニシアチブ（事業）のうち 39 件は完成したが、52 件は未完成となり、MPAC 2025 に継承された。残る 34 件は、計画を策定した時点と比べて事業の優先性が低下したり、他のプロジェクトと重複したりしたなどの理由で、MPAC2010 の 125 のイニシアチブから除外された（注 1）。

また、MPAC2025 は、MPAC2010 の 15 の優先プロジェクトの評価について、全体的に事業の進捗スピードや実現性が低調だったと指摘し、これらに「共通する障害」として、「資金調達面」「意思決定面」「実施面」の 3 点を挙げている。

資金調達面については、投資収益率（ROI、投資した資金に対する利益の割合）、財政能力（各国の財政余力）、資本調達の制約・限界——の 3 点に分類して、それぞれの課題を指摘した。具体的には以下の表をご参照いただきたい。

表 2：15 の優先プロジェクトの資金調達上の障害

<p>&lt;投資収益率&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一部プロジェクトは、民間投資を呼び込むには十分に魅力的な投資収益率を欠いていた</li> <li>・民間セクターにはリスクが大きすぎ、採算が合わなかった</li> <li>・例えばシンガポール-昆明鉄道(SKRL)は低い需要予測などで道路・航空の方が優位と判断</li> <li>・RoRo航路網は既存の航空輸送などに比べてコスト優位を示せるか不透明</li> </ul>
<p>&lt;財政能力(財政余力)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイウェイネットワーク、SKRL、ブロードバンド回廊は財政健全化を急務とする中でインフラ投資への余力や誘因が低下</li> <li>・教育、医療、社会サービスなど優先課題との選択で長期的インフラ投資は後回しに</li> </ul>
<p>&lt;資本調達の制約・限界&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイウェイ、SKRL、マラッカ-プカンバル送電線整備の大型案件は各国の予算の制約があり、多国間基金、債券市場、他国の政府や民間セクターからの調達が必要</li> <li>・しかしASEANの多くの国の資本市場はまだ未発達。シンガポール、タイ、マレーシア以外では資金調達の機会が限られた。</li> <li>・このためハイウェイネットワークや他の大型インフラの一部は資本調達面の制約で停滞</li> </ul>

(MPAC2025 から抜粋)

「意思決定面」の障害については、「優先度の問題」（ASEAN ハイウェイ、SKRL、バーチャル学習センター、ICT 技能基準）、並びに、「機関間の問題」（SKRL、マラッカ-プカンバル送電線整備、相互認証協定、ナショナル・シングルウィンドウ、投資障壁の緩和、輸送の効率化など）を指摘している。

「優先度の問題」としては、例えば交通・エネルギーなどに関する一部のプロジェクトでは、各国の政策担当者が当該案件の自国にとっての優先度を高く感じていなかったり、各国がそれぞれ抱える国内課題の解決が優先されたりして、プロジェクトの実現に向けた推進力は国ごとにばらつきがあった。

「機関間の問題」では、それぞれの案件の実施に対して各国の利益がかみ合わなかったり、各国の政府内でのいわゆる縦割りの弊害が影響したりして、用地取得やルート選定などの調整が難航するケースが目についた。

「実施上の問題」は、各プロジェクトに関する法的な規制や基準が国によって異なる場合があり、特に RoRo 航路網、相互承認協定（MRAs）の作業に支障が出た。各国の実施主体側に技術的な能力や各国間・政府部内・官民間の調整力が不足してプロジェクトが進まないケースや、省庁間で情報共有が不十分だったため関係部局の間で信頼関係が築けなかった、というケースもあった。

### 3. MPAC2025 の概要

2016 年 9 月に採択された MPAC2025 は、具体的なインフラ事業をリスト化した MPAC2010 とは異なり、5 つの戦略的な方向性（表 3）を示したうえで、パイプラインリスト（Initial Pipeline of ASEAN Infrastructure Projects）に、当初実施する 19 件と将来実施する可能性がある 21 件のプロジェクトをそれぞれ列記している。プロジェクトの内容は随時更新される。

また、MPAC2010 で浮き彫りになった様々な課題を踏まえて、全体の司令塔となるコーディネーティング委員会が計画を管理し、送電線網計画（APG）やパイプライン接続はエネルギー担当閣僚会議、シンガポール—昆明鉄道や道路網整備は運輸相会議、デジタル系はデジタル閣僚会議、通関手続きの共通化と迅速化を図る ASEAN シングルウィンドウや貿易・投資の自由化などは経済閣僚会議など、それぞれのプロジェクトを所管する閣僚会議が具体化を進める仕組みが整備された。

表 3 : MPAC2025 の「5つの戦略的方向性」

1. 持続可能なインフラの推進 (Sustainable Infrastructure) ・ エネルギー効率の改善、再生可能エネルギーの導入、低炭素交通、グリーンファイナンスなどの分野
2. デジタル・イノベーションの促進 (Digital Innovation) ・ 電子商取引、デジタル決済、サイバーセキュリティ、クラウド・データガバナンス、スタートアップ・エコシステム
3. シームレスな物流の促進 (Seamless Logistics) ・ ASEAN シングルウィンドー強化、国際物流のデジタル化推進等で域内物流と貿易手続きの低コスト化、円滑化
4. 規制の卓越性 (Regulatory Excellence) ・ 制度の均一性、貿易・投資・サービスの自由化を支える透明で予測可能な規制環境の構築
5. 人と人との移動 (連結性) (People Mobility) ・ 教育、文化、観光、労働移動など人の移動を活性化して、人々の相互理解と協力を促進

(MPAC2025 から)

MPAC2025 に掲げられた当初実施予定の 19 プロジェクトの内訳 (2019 年時点) は、ブルネイ 1 件 (道路整備)、カンボジア 1 件 (同)、インドネシア 3 件 (国際ハブ港と産業地区の整備、空港拡張、港湾整備)、ラオス 4 件 (国道整備 2 件、ベトナム、ミャンマーとの送電線整備各 1 件)、ミャンマー 5 件 (ラオスとの送電線整備、高速道路整備計 3 件、道路改修 1 件)、タイ 3 件 (デジタルハブ、自動車道路、鉄道整備) ベトナム 2 件 (南部沿岸道路第三期整備、高速道路整備) だった。

合計の事業費は 19 年時点で 149 億 7,000 万ドルが見込まれ、2025 年の為替レートの水準 (仮に 1 ドル=150 円) で概算すると 2 兆 2,455 億円にのぼる。

将来実施する可能性がある 21 プロジェクトについては、ブルネイ 2 件 (橋梁、道路の整備)、カンボジア 1 件 (鉄道整備)、インドネシア 4 件 (空港整備、鉄道整備、有料道路整備 2 件)、ラオス 4 件 (ベトナムと結ぶ鉄道整備、鉄道整備、国道改修、ベトナムとの送電線整備)、ベトナム 2 件 (ラオスと結ぶ鉄道整備、ラオスとの送電線整備)、ミャンマー 7 件 (鉄道整備 4 件、高速道路整備、道路改修、橋梁整備)、タイ 1 件 (ラオスとの友好橋整備)。

特徴的なのは民政移管が進行中だったミャンマーである。2011 年 3 月まで続いた軍事政権当時は、ミャンマーは欧米の経済制裁でインフラ整備が他の ASEAN 各国と比べて大幅に遅れていた。その後の民政移管による民主化政策が評価されて新規の政府開発援助

(ODA) が動き出し、21 プロジェクトのうちミャンマー関係は3分の1を占めた。

全21件の事業総額は208億7,400万ドル、1ドル=150円換算で3兆1,200億円となる。

これらの40プロジェクトを合算すると、事業総額は358兆4,400万ドル、同5兆3,655万円の巨額な資金が必要となる。

#### 4. MPAC2010、MPAC2025 から浮かび上がる4つの課題

MPAC2010、MPAC2015の2つのASEAN連結性マスタープランを分析すると、次の4つの課題が浮かび上がってきた。

##### ① 計画内容が抽象的

- ・「持続可能なインフラの推進」「デジタル化」「サプライチェーン」「人と人との交流」など課題の設定自体は世界共通のものであり、ASEAN内の個別国や各国に共通するASEAN固有の課題とその解決につながる連結性プロジェクトが記されていない。

##### ② 外部からの資金調達が計画の前提

- ・ASEAN各国の財政力、資本市場の規模と整備状況を踏まえると、巨額な事業資金をASEAN単独で調達するのは難しい。このため連結性計画は当初から、日本の政府開発援助(ODA)、中国の「一帯一路」政策、アジア開発銀行(ADB)、アジアインフラ投資銀行(AIIB)など、ASEAN外部の資金の援助・融資・投資に大きく依存している。

つまり日本、中国、米国、欧州などの外部パートナーからの資金・技術の供与がプロジェクトの前提であり、他力に依存するばかりでASEANの資金調達力の強化計画は示されていない。資金調達を外部に頼る「甘え」の構図が温存されれば、域内の財政規律が緩んで「債務の罠」に陥る懸念もある。

##### ③ 実現性の課題

- ・MPAC2025の中で指摘しているように、各種の連結性プロジェクトは加盟国間で優先度や必要性の一致が難しいケースも少なくない。各国で異なる規制制度や国内調整の困難さなども進捗のネックになりやすい。加えてミャンマー情勢、南シナ海の領有権問題のように域内外の外交的問題がプロジェクトに支障を及ぼす可能性もある。
- ・技術的な要因として、計画の遂行に必要な行政能力、技術能力、各国の国内外や官民間の調整力などは国ごとに開きがある。

では、「資金の出し手」である日本の ODA、中国の 一帯一路政策、国際金融機関などの ASEAN 域外からの援助は、連結性の実現にどう貢献してきたのだろうか。もしくは貢献していないのだろうか。それらの点も踏まえた総括的な分析は後段で論述するが、その前に、3 本目のマスタープランとなる「ASEAN 連結性戦略計画」について、以下に簡潔に説明する。

## 5. 「ASEAN 連結性戦略計画」について

2016 年に策定された MPAC2025 の計画期限が終了する 2025 年、ASEAN は MPAC2010、MPAC2025 に続く 3 本目の計画として、過去 2 本の計画を継承した「ASEAN 連結性戦略計画（2026～2035）」を策定した。

戦略計画は、上位計画となる「ASEAN 共同体ビジョン 2045」が掲げる「強靱・革新的・人が中心の共同体」を、その目標年の 2045 年に実現するためのエレメントとして、まず第一弾として 2026 年から 2035 年までの計画を示した。

それによるとインフラ整備、都市整備、デジタル、物流、規制、人と人の交流——の 6 つの分野の連結性を強化して、地域統合と国際競争力を高めるとしている。ここではその要点を紹介し、計画の分析については後段で全体とまとめて論述する。

戦略計画は、デジタル変革・気候変動・サプライチェーン再編・都市化・地域主義・資金調達革新・高齢化の 7 つの動向と課題に対応するため 6 つの戦略分野を設定し、さらにその下に以下の表 4 の 6 つの戦略目標、さらに 14 の目的と戦略的措置を配置している。

表 4：ASEAN 連結性戦略計画（2026-2035）6 つの戦略目標

・持続可能なインフラ(Sustainable Infrastructure) 電力網・ガスパイプラインの相互接続、海底ケーブル連結性の拡大と強化、デジタル基盤の整備、気候、災害に強靱なインフラ
・スマートかつ持続可能な都市開発(Smart and Sustainable Urban Development) 農村開発の加速、農村と都市の格差是正、気候対応・循環経済・公共サービス改善
・デジタル・イノベーション(Digital Innovation) デジタルデータガバナンス推進、サイバーセキュリティの協力強化、デジタル技術の共同研究開発、デジタル人材の域内移動促進と育成、市民のデジタルリテラシー育成
・シームレスな物流とサプライチェーン(Seamless Logistics and Supply Chain) 効率的・レジリエントな供給網を強化、複合輸送モード・先端技術導入、グローバルバリューチェーンへの参加促進
・規制の卓越性と協力(Regulatory Excellence and Cooperation) 貿易関連文書の電子的交換の促進、ASEAN シングルウィンドウ推進、相互認証協定(MRAs)拡大
・人と人との連結性(People-to-People Connectivity) 教育・スポーツ・観光交流拡大 ASEAN アイデンティティ強化、技能労働者の移動促進

(ASEAN 連結性戦略計画から)

これらの取り組みは中間評価を行い、2035年に最終評価をまとめる。その結果を2036年から2045年までの「次期連結性戦略計画」に継承するという、相当な長期にわたる段取りである。

## 6. ASEAN 連結性に対する日本の ODA、中国の 一帯一路政策の関わり

このような一連の ASEAN 連結性の取り組みに対して、日本政府がどのように関与してきたかについては、ASEAN 日本政府代表部のホームページ（注 2）などで確認できる。

MPAC2010 に対する日本の支援策としては、「東西・南部経済回廊（陸の回廊）」の整備、「海洋 ASEAN 経済回廊（海の回廊）」の整備、「ASEAN 全域ソフトインフラ案件」の 3 本柱を軸として、「東西・南部メコン経済回廊」でのカンボジア・ネアックルン橋（つばさ橋）の建設、ラオス国道 9 号線の改修事業など具体的な援助を挙げている。

この中で、ベトナム、ラオス、カンボジア、タイを結ぶ国際幹線道路網の「東西・南部経済回廊」の整備は、沿線各国の経済浮揚効果に加えて、現地に進出している日本企業の効率的な生産拠点の配置にも寄与しており、この回廊整備は筆者も高く評価している。

一方、「海の回廊」整備については、MPAC2025 での検証の中で評価が低かった RoRo 船航路網の整備促進や、マレーシア、インドネシア、シンガポール、インドネシア、ブルネイ、フィリピンの港湾整備、港湾周辺の産業開発など、日本からの通常の国別 ODA を列記した内容だ。

MPAC2025 のフェーズでも日本の援助は同様の印象を受ける。外務省は MPAC2025 に対して、「日 ASEAN 包括的連結性イニシアチブ」と称した「質の高いインフラ」整備と、技術協力によるソフト面の協力を推進することで、ASEAN の連結性実現に貢献している（注 3）。

具体的には、交通インフラ整備、デジタル・コネクティビティ、海洋協力、サプライチェーン強靱化、電力連結性などの項目を挙げている。しかし、その内訳はベトナムやフィリピンでの地下鉄・都市鉄道整備、インドネシアの地方港湾整備、バンコクの大量輸送網整備、海洋保安のアドバイザー派遣、物流システム構築の研修、サプライチェーン強靱化に関する研修など、「日 ASEAN 包括的連結性イニシアチブ」というお題目の下、通常の ODA 案件を並べただけの内容といえるだろう。

言い換えると、これらの事業がどのような経路を経て ASEAN の連結性を強化し、それが ASEAN 経済の一体化や強靱化にどう貢献するのか、という肝心な部分が判然としない。

事業一覧を見る限り、ASEAN 連結性への寄与が期待できそうなプロジェクトは、カンボジア・シアヌークビル港の新コンテナターミナル整備・拡張事業のみである。

一方、中国に関わる主な連結性プロジェクトは、以下の表 5 をご覧いただきたい。

**表 5：中国が関係する主な連結性プロジェクト**

(一帯一路・ACMECS/Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy など)

事業名	国・都市	内容
昆明-ビエンチャン鉄道	中国、ラオス	2021 年開通 (中国-ラオス経済回廊)
ジャカルターバンドン高速鉄道	インドネシア	高速鉄道 (2023年開業)
プノンペン-シアヌークビル高速道路	カンボジア	高速道路 (2022年開通)
チャウピュー 深海港、経済特区開発	ミャンマー (ラカイン州)	港湾+経済特区 (中国・ミャンマー経済回廊、一帯一路)
ブルネイ-広西チワン族自治区経済回廊	ブルネイ・中国 (広西)	経済回廊、一帯一路
滄江・メコン協力特別基金プロジェクト	メコン川流域国	物流・SEZ・デジタルほか様々

(各種報道、リリースなどから筆者まとめ)

表の中の中国・昆明とラオスのビエンチャンを結ぶ中国-ラオス鉄道はすでに開通し、タイ、マレーシア、ラオスと中国を結ぶ新たな物流ルートとして稼働している。

ミャンマー西部チャウピューでの深海港と経済特区の開発は、「中国ミャンマー経済回廊」(CMEC)の柱である。雲南省とインド洋に面したチャウピューを結ぶ石油・天然ガスパイプラインが 2010 年代半ばに開通したが、ほぼ並行する同区間に鉄道・道路も整備する。マラッカ海峡を経ず、ミャンマーの内陸部を通して中国本土とインド洋を直接つなぐ資源調達・物流ルートが完成すれば、中国にとって経済、安全保障の両面で大きな国益をもたらす。

中国の ASEAN 連結性に関連しそうな投資は、一対一路政策として中国本土と ASEAN を直結させる「国益最優先型」、並びに、ジャカルターバンドン鉄道のような「インフラ輸外型」の両輪の戦略が特徴だ。

## 第 2 節 MPAC と日本、中国の援助を踏まえた連結性プロジェクトの全体総括

### 1. 不明確な「ASEAN 連結性」の定義、単体 ODA の列記にとどまる

ASEAN 連結性に関する ASEAN の取り組みと、日本、中国の関与形態を分析してきた

が、これらを総括すると、①「そもそも論」として「ASEAN 連結性」の定義自体がなお不明確である、②それゆえに ASEAN 全体の連結性強化につながるようなインフラ整備事業は少ない——ということである。

MPAC2010、2025 で示された各プロジェクトは、各国で実施される単体の ODA 案件を列記したような内容だ。3 本目の「ASEAN 連結性戦略計画」は、2 つの MPAC と比較すると概念が中心の計画だ。

日本が列記している個別の援助案件も、それらが「連結性」の強化にどのように資するのか、具体的な効果が見えない。中国の協力は、特に対ミャンマー向けがわかりやすいが、ASEAN 域内の連結性強化への協力というよりも、中国と ASEAN との連結性・接続性を強靱化して、中国の国益を最大化する意図が明確に表れている。いわば「中国 ASEAN 連結性計画」と総称できるだろう。

このように、現状では、ASEAN 各国も日本、中国も「ASEAN 連結性」という名称を、ODA のリクエストや供与のメニュー作りに活用している傾向がみられる。

ASEAN の連結性を強化して市場統合の深化を促し、その結果として ASEAN 地域の経済力を高めるためには、本章冒頭の「はじめに」で筆者が記した通り、ASEAN 連結性を再定義することが必要であり、それについては本章の後段でまとめる。

その前に、前述②の「ASEAN 全体の連結性強化につながるようなインフラ整備プロジェクトはごくわずかにしかない」という部分に関して、筆者は次の 4 本のプロジェクトは「広域連結性」の強化に資すると考える。これらの取り組みは継続・拡充していくべきである。

- ①ASEAN シングルウィンドウ（一定の成果がある。ナショナルシングルウィンドウ（NSW）として MPAC2010 に表記）
- ②ASEAN 電力グリッド構想（APG、1997 年度～。MPAC2010 に記載。18 件の優先接続中 9 件のみ稼働。計画の遅れ、採算性など様々な課題をクリアすることが必要）
- ③中国ラオス鉄道（MPAC2010 でシンガポール—昆明鉄道＝SKRD として掲載）
- ④QR コードの相互越境決済システム（MPAC2025 のデジタル・イノベーションの項目で読み取れる）

これら 4 本の広域連結事業うち、③と④は特に効果の一層の拡大が期待される。筆者は 2023 年度（令和 5 年度）ITI 調査研究シリーズ「ASEAN 経済統合の発展と日本企業への影響および FTA の利用状況分析調査」の第 3 章「デジタル経済と中間所得層の拡大で新次

元に入ったメコン経済圏～日本は新経済回廊の立案を」で、中国ラオス鉄道、QR コードの越境決済の効果をそれぞれ分析した（注 4）。詳細はそちらをご覧くださいたく、本節ではその論文の公表後の 2024 年から現在までの動向を簡潔に記す。

## 2. 中国と ASEAN の新たな鉄道物流網として拡大する「中国ラオス鉄道」

2021 年 12 月に開通した中国ラオス鉄道は、タイ、マレーシアと中国、中央アジア、欧州方面の間で新しい物流の流れを創出している。筆者は中国、タイと CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）の新経済圏が 2000 年代以降に形成されてきたことを指摘し、それぞれの国名の頭文字から「C+T+CLMV 経済圏」と称した（注 5、6）。鉄道はこの新興広域経済圏の強化に寄与している（下記の表 6 参照）。

2024 年 6 月には、マレーシア、タイ、ラオス、中国の物流を鉄道で輸送する「アセアン・エクスプレス」が始動し、クアラルンプールから中国・重慶に向けて貨物列車が出発した。海上輸送では 2～3 週間かかるが、鉄道だと中国、ラオス側と異なるため列車と貨物をビエンチャンで積み替えても 9 日以内に到着するという（注 7）。

表 6：中国ラオス鉄道、中国と ASEAN の鉄道・道路網の展開状況

2021年	12月	中国・昆明とビエンチャンを結ぶ中国ラオス鉄道が開通
	7月	ビエンチャンの「タナレンドライポート」にタイ、中国に向かう貨物の積み替え施設が完成
	10月	タイ東部マブタブットからラオス経由で重慶まで貨物を輸送
2023年	4月	昆明とビエンチャンの国際旅客列車が運行開始
		タイ・マブタブットからラオス経由で広州にコンテナ20個以上のドリアンを輸送
	6月	タイから約500トンのドリアンをラオス経由で重慶に88時間で輸送
	10月	上海～昆明～ビエンチャンを結ぶ国際旅客列車が運行開始
2024年	4月	昆明-ビエンチャンの旅客列車開始1年で、87か国、約15万人、800万トン以上を越境輸送
	5月	ラオス、タイの国鉄が国境越え試験運行を実施
	6月	マレーシア、タイ、ラオス、中国を横断する国際貨物鉄道「ASEANエクスプレス」の運行開始
	12月	中国ラオス鉄道、開業3年で旅客数4300万人超、国境越え貨物列車は1日18本に
2025年	4月	ベトナムと中国は合同鉄道協力委員会の設立に関する覚書（MOU）を締結。ラオカイーハノイーハイフォン、ドンダンーハノイ、ハイフォンーハロンーモンカイ各路線に関する技術支援を確認。ベトナム・ハティン省のラオス・ベトナム国際港第3埠頭の開港式。ラオスへの陸路貨物の荷下ろしも
	5月	ベトナムと中国間の新たな道路輸送ルート開通。大メコン圏越境交通円滑化協定（CBTA）に基づいて中国の貨物車両がベトナム内陸部に直接到達する初のケース
	12月	中国ラオス鉄道は開通4周年で6,250万人以上の乗客と7,250万トン以上の貨物を輸送
		ビエンチャンとベトナムのブンアン港を結ぶ鉄道は2026年着工、2030年までに運行開始予定と発表 ラオスとタイは25日、メコン川に架かる5本目のラオス・タイ友好橋を開通

（出所）VientianeTimes、環球時報、The Nation などラオス、中国、タイの現地報道から筆者作成

ベトナム政府は 2025 年 2 月、北部の港湾都市と中国を結ぶ鉄道計画を承認した。サムスン電子などの生産拠点が集積する地域を通過するルートのため、中国との間で部品輸送などが円滑化される効果が期待される。

現在、中国とベトナムの間には、3 本の鉄道プロジェクトが進行している。これら 3 本のルートが稼働すれば、タイ、CLMV 各国、マレーシアなど大陸側の ASEAN 各国はラオス、もしくはベトナムから中国国内の鉄道網を経由して、中央アジア、欧州まで複数の鉄道ルートで結ばれる。ASEAN と中国、中央アジア、欧州の国際鉄道輸送網は、将来的に拡充を続けることは間違いないだろう。

一方、ラオスとベトナムの南シナ海側をつなぐ鉄道ルートも新たに開発される。ビエンチャンからベトナム中部のブンアン港まで鉄道を整備し、ラオス側は同港の運営も主導する計画だ。2025 年 12 月、ラオス政府は 2026 年着工、2030 年までの運行開始予定を発表した。

この路線が開通すれば、海に面していない内陸国のラオスが初めて大洋と直結する自前のルートを確認することになる。ビエンチャンを起点に中国方面と南シナ海方面の 2 本の物流ルートが整備されれば、ビエンチャンは中国、タイ、マレーシア、ベトナムなどを結節する国際鉄道物流のハブ機能を備える。ラオスの貿易投資政策にとって、また中国と ASEAN に展開する企業の投資戦略にとって、大きな転機となるだろう。

中国とラオス、ベトナムは、鉄道だけでなく道路網の連結性も拡大させている。中国とラオスはビエンチャンと中国国境のボーテンを結ぶ高速道路を 2030 年までに完成させる目標を掲げる（注 8）。また、CLMV 域内の動向では、メコン川をまたいでラオスとタイを結ぶ 5 本目の友好橋が 12 月に開通し、域内の陸路貿易の導線がさらに増えた。このように C+T+CLMV 経済圏では鉄道と道路網による「広域物流連結性」が着々と拡充が続いている。

### 3. QR コードの越境決済は一層拡大、ASEAN は「決済連結性」で世界最先端地域に

ASEAN では 2020 年代に入り、各国の中央銀行間でスマートフォンの QR コードを使った越境決済システムの導入が始まり、現在、ASEAN 内では QR コードが実質的な「ASEAN 単一通貨」になったといえる。加えて、ASEAN は世界初のデジタル分野の地域協定となる「デジタル経済枠組み協定」(DEFA) を、2026 年に締結する計画だ。DEFA を通じてデジタル規制を共通化し、電子商取引などで中小零細企業の国境を越えたビジネ

ス拡大などを促すことで、従来の物品貿易に続いてデジタル経済の活性化を図る。

表 7 : ASEAN のクロスボーダー決済の主な状況

2019年	4月	ラオスとタイの銀行間でQRコードによる送金開始
2022年	11月	タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポールの中銀が地域決済連結性（RPC）の覚書締結
2023年	5月	「地域決済連結性推進と地域通貨取引促進に関するASEAN首脳宣言」採択
	8月	ベトナム中銀がRPC覚書締結
	9月	ASEANが「デジタル経済枠組み協定」交渉開始に合意
	11月	カンボジア中銀が中国の越境電子決済サービス「アリペイ+（プラス）」とQRコード決済で提携 カンボジア中銀と中国人民銀行が安全な越境決済促進など金融協力の覚書締結
	12月	ベトナムとカンボジアが二国間のQR決済リンクを開始 カンボジア中銀と中国の金融サービス銀聯インターナショナル（UnionPay International）がQRコード決済を開始 日本の経済産業省とカンボジア国立銀行がQRコード決済分野の協力に関する覚書を締結
	2024年	3月
4月		タイ中銀とラオス中銀が越境QRコード決済で連携開始。タイにとってASEAN域内で6カ国目、ラオスはカンボジアに次ぐ2カ国目 ブルネイがRPCに参加。2025年4月時点でASEAN内でカンボジア、ラオスも合わせて8カ国がRPCに参加
1月		ラオスとベトナムがQRコード決済システムを接続、7月にピエンチャンで決済を開始
2025年	8月	インドネシア中央銀行は越境QRコード決済を日本で開始。中国とも越境QR決済の試験を実施。インド、韓国と決済システム業者間で検討が進んでおり、サウジアラビアとは金融当局間で話し合いを開始している ASEAN経済共同体（AEC）評議会特別会合で、ASEANデジタル経済枠組み協定（DEFA）の2026年の協定締結を目指す方針を確認
	10月	タイ中央銀行はタイの大手6銀行と中国の決済サービス「アリペイ」「中国銀聯（ユニオンペイ）」「微信支付（ウィーチャットペイ）」が連携、越境QRコード決済を開始したと発表。

（出所）ASEAN、各国の声明、リリース、現地メディア報道から筆者作成

ASEAN内のQRコードによる越境決済システムは、2022年11月、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、シンガポールの中央銀行が決済連結性の覚書を締結し、導入が本格的に始まった。2023年5月のASEAN首脳会議はQRコードシステムを使ったASEAN内の決済ネットワークを構築することに合意し、「地域決済連結性推進と地域通貨取引の促進に関するASEAN首脳宣言」が採択された。

各国のQRコード決済の規格（タイはPromptPay、ベトナムはVietQR、カンボジアはKHQRなど）を相互に運用することで、利用者がスマホなどからQRコードで金額を承認すれば、自国にある自分の銀行口座からお金が即時に引き落とされる仕組みだ。

これまでのように訪問国の通貨に両替する必要はなく、企業間の決済のほか、観光や出張の際の宿泊代、食事代、買い物代、タクシーの支払い、外国人労働者の本国送金まで、様々な場面で決済や送金がスムーズに行える。

ASEAN各国の間では2025年までにQRコードの相互決済がほぼ全て可能になり、加え

て ASEAN 域外の国・地域との運用も広がっている。カンボジアの中央銀行が 2023 年 11 月、中国の越境電子決済サービス「アリペイ+（プラス）」と QR コード決済業務の提携に関する覚書を締結した後、2025 年にはインドネシアの中央銀行が日本との決済を開始し、中国とも実験を始めた。タイの中央銀行も 2025 年、自国の大手 6 銀行と中国の決済サービスがタイと中国で越境 QR コード決済を開始したと発表した。

中国は 2017 年、「デジタルシルクロード構想」を打ち出し、「一帯一路」沿線国などで、アリババ(Alibaba)、百度 (Baidu)、ファーウェイ (Huawei) などのデジタル企業の「走出去」(海外進出) 政策も絡めた協力策を推進している。中国は今後、人民元の国際化戦略の一環として、ASEAN とデジタル決済の連結性を強化していくとみられる。

東南アジアのデジタル経済の動向をまとめた 2025 年版の「e-Conomy SEA 2025」(注 9) によると、ASEAN の同年のデジタル経済の市場規模(流通取引総額、GMV) は同年に 3,050 億ドルに達する見通しで、予測より速いペースで市場が拡大していると指摘している。こうした背景から、ASEAN の内外との国境を越えた相互決済は今後も飛躍的な増加を続けるのは確実であり、DEFA の発効によるデジタル経済のルール整備と決済連結性の拡充が引き続き ASEAN の課題である。

### 第 3 節 変質を始めた ASEAN の結束

本節では、これまで述べてきた連結性そのものに関する分析からいったん離れて、ASEAN という組織体が発足以来、どのように変化してきたかを分析する。ASEAN 連結性のあり方を論考するうえで、そもそも ASEAN という組織体とそれを構成する国々がどのように変容してきたのか、この先どのように変化していくのかを理解することが不可欠と考えるからである。

なお、ASEAN の結束の変質についての詳細は別途論文にして、本節では ASEAN 連結性の今後を考察する際の基礎となる要点を記すこととする。なお、このテーマの筆者の最初の対外発表は 2025 年 11 月 6 日付読売新聞に掲載した。(注 10)。

#### 1. 5 つの段階で変貌してきた ASEAN

ASEAN は 2025 年 10 月のクアラルンプールでの首脳会議で東ティモールの加盟が承認され、1990 年代から続いてきた 10 か国体制から 11 か国体制に拡大した。1967 年の設立

以来、ASEAN の歩みは、筆者の論では市場統合の深化と各国の経済発展の進捗に合わせて、現在まで5つの段階（フェーズ）に分けることができる（注11）。

本稿で詳述はしないが、第一期は1967年8月の発足から1980年代まで、第二期は1990年代、第三期は2000年代、第四期は2010年代、第五期は2010年代半ばから現在まで、である。

第一期は「対立と開発独裁期」にあたり、ベトナム戦争でタイは米軍に基地を提供し、カンボジアではポル・ポト派の国民大虐殺が起き、カンボジアに侵攻したベトナムとタイの軍事衝突も発生した。

第二期は、「ASEAN 拡大と自由貿易圏の始動期」である。1990年代前後に東西冷戦が終結し、東南アジアの地域冷戦も終わりを告げると、東南アジアの地域概念は ASEAN 設立以来の「共産主義対反共産主義」から「ASEAN10 か国」に再定義された。ベトナム、ミャンマー、カンボジア、ラオスが加盟して10か国体制となり、ASEAN 自由貿易地域（AFTA）が創設されて ASEAN は緩やかな経済共同体へと変質した。

第三期は「域外との市場統合期」である。シンガポールのゴー・チョクトン首相、タイのタクシン首相が ASEAN 各国をけん引して、中国、日本、韓国、インド、豪州ニュージーランドとの個別の自由貿易協定（FTA）網が形成された。

第四期は「メガ FTA の形成期」である。第三期のアジアで加速する市場統合の動きに触発されたブッシュ米大統領がアジア太平洋経済協力会議（APEC）で APEC ワイドの「FTAAP」を提唱し、次のオバマ政権が「環太平洋経済連携協定」（TPP）の具体化に動いた。一方で、TPP への参加、不参加で ASEAN の結束が分断されることを懸念したインドネシアが主導して、日中韓、豪州 NZ を交えた「地域包括的経済連携」（RCEP）を動かした。TPP と RCEP という巨大 FTA が東アジアに出現した。

この第四期は、「中国の影響力の拡大期」でもある。2012年のプノンペンでの ASEAN 外相会議で、南シナ海の領有権を中国と争うフィリピン、ベトナムと、中国政府寄りとする議長国カンボジアが対立して、共同声明をまとめることができなかった。ASEAN 外相会議で共同声明を発出できなかったのは、創設以来初めての異例事態だった。筆者は長年 ASEAN を取材してきたが、この件は中国が ASEAN の意思決定と結束に影響力を駆使し始めた最初の案件であると認識している。

## 2. 第五期は「加盟国の独自外交と ASEAN 協調の両輪戦略期」

ASEAN 加盟国の中で、シンガポールは 1990 年代末から単独で日本、米国、ニュージーランドをはじめ域外国との FTA 締結交渉を開始し、2000 年代初頭以降は二国間 FTA を相次いで発効させてきた。タイも 2000 年代初頭のタクシン政権当時は同様の通商政策だった（ただ、2006 年にクーデターでタクシン氏が追放された後、タイは FTA 拡大に消極的な姿勢に転じた）。

つまり、上記の第二期から第四期にかけて、ASEAN 加盟国は基本的に 10 か国の集団体制で域外との FTA に取り組んできた。

その集団体制が変化してきたのが、2010 年代半ば以降である。ベトナムが欧州連合（EU）をはじめとする ASEAN 域外国・地域との FTA 締結に動き出し、マレーシア、インドネシア、フィリピンなども単独 FTA に乗り出した。

表 8 : ASEAN 主要国の域外との単独 FTA、BRICS と OECD の加盟状況

	加盟国単独での FTA			BRICS 加盟・準加盟	OECD 加盟 手続き中
	発行済み	未発効(交渉中、構想中)	合計		
シンガポール	17	7	24		
インドネシア	6	8	14	◎	○
タイ	5	9	14	○	○
マレーシア	7	5	12	○	
ベトナム	7	3	10	○	
フィリピン	3	3	6		
カンボジア	3	0	3		
ブルネイ	1	1	2		
ミャンマー	0	0	0		
ラオス	0	0	0		

(出所) FTA の状況はジェトロ「世界の FTA データベース」。2025 年 1 月日時点

加えて、加盟国の中には、ASEAN 以外の国際機関やグループに加盟する動きも出てきている。インドネシア、タイは経済協力開発機構（OECD）に加盟手続きを進めている。中国、ロシア、インドなどが主導する BRICS にはインドネシアが 2025 年 1 月に加盟し、ベトナム、マレーシア、タイもパートナー国として加盟の承認を待っている状況にある。

こうした 2015 年ごろから ASEAN 加盟国が単独で域外国・組織と FTA 締結や新規加盟を図る新たな動向を、筆者は「第五期」と定義する。「加盟国の独自外交と ASEAN 協調の両輪戦略期」である。

各国が単独路線の動きを強めているのは、世界経済の変化が激しい中、全会一致原則で意思決定に時間がかかる ASEAN 全体の取り組みとは別に、自国の判断で迅速に変化に対処しなければ世界の潮流から取り残されるという意識が根底にあるのは明白であろう。

ASEAN 全体での域外国・地域との FTA は、メガ FTA を含めて主要な締結候補国・地域とはほぼ発効に至っている。未締結の EU は、ASEAN 全体ではなく各国と個別に締結する方針を EU 側が掲げている。対米国では、トランプ政権の「相互関税」に対して、ASEAN 全体ではなく各国が個別に対処せざるを得ない状況になっている。メルコスール、中東、アフリカ諸国などと FTA を締結する可能性は高いが、ASEAN 全体で取り組むと時間を要するため、各国は単独で動いた方が早期の発効が図れる。

ASEAN 内の市場統合に関しても、ASEAN 共同体計画は遅々としたペースでしか進展せず、完成目標は 2045 年と約 20 年も先に設定された。ASEAN 域内での自由化の劇的な加速は期待できないのが現実だろう。

他方、ASEAN 主要国の経済規模をみると、AFTA や広域 FTA が動き出した 2000 年前後と比べて主要各国は格段に発展を遂げた。ただ、今後も一層の成長戦略を図らなければ、外資の誘致競争や貿易・内需の拡大が滞り、経済力が減退する「中所得国の罠」に陥る恐れがある。

ASEAN 主要国が ASEAN 全体の集団体制とは別に、独自の外交・通商・経済政策を取り始めたのは、こうした様々な要因があるためだ。ASEAN という組織体としては、単独路線の傾向が強まるほど、ASEAN の結束と競争力、中心性が弱体化する懸念がある。しかも、各国の指導者は ASEAN 創設時の開発独裁体制下のような強力な政権基盤を持たず、内向きのポピュリズムに傾注しており、ASEAN 全体の将来像を描いてけん引していくリーダーは不在だ。

ASEAN 連結性のあり方は、ASEAN の協調体制が変質の過程にあることを分析・認識したうえで、原則と手法を再定義することが必要である。

#### 第 4 節 ASEAN 域外との広域連携で「ASEAN Connectivity2.0」に転換を

ASEAN 連結性の取り組みは、本章でこれまで述べてきたように、国別・縦割り型の既存 ODA を軸とする発想にとどまってきた感が否めない。「連結性」の概念や定義も抽象的であり、開発援助の受入国である ASEAN 各国側と日本、中国などの資金の供与国側は、

ともに様々なインフラ整備を円滑に進めるためのお題目として「ASEAN 連結性」という ASEAN 用語を多用してきた節がある。

見方を変えると、ASEAN 連結性という概念を今後も従来の発想の枠だけでとらえていては、第 2 節 1 で筆者が挙げた①ASEAN シングルウィンドウ②ASEAN 電力グリッド構想 (APG) ③中国ラオス鉄道④QR コードの相互越境決済システム——に続く統合効果の最大化に資する新たなプロジェクトは、なかなか表れないであろう。

ASEAN を取り巻く世界の経済環境は激変が続いている。2010 年代半ばから続く「米中貿易戦争」はもとより、経済安全保障とサプライチェーンのあり方、AI をはじめとするデジタル化の急速な進展、レアアースなどの希少資源や半導体の確保対策、少子高齢化への対応、気候変動、さらに世界的な地政学上の不安定化など、21 世紀に入ってから次々と新たな課題が噴出しており、これらに対応できなければ、ASEAN 全体の持続的成長に影響を及ぼすのは間違いない。

一方、ASEAN 内部でも、前述したように加盟各国は ASEAN 全体の集団的な取り組みとは別に、独自の外交・通商・経済政策を重視する傾向を強めている。つまり ASEAN の結束がほころび始めている。

本稿で論述したこれらの諸課題を踏まえると、連結性の検討は、もはや ASEAN 域内を対象とする発想では不十分であり、ASEAN 域外の日本、中国、韓国、インド、豪州 NZ などアジア太平洋地域の主要国を交えた「広域連結性」を構築する視点と問題意識が求められているのである。具体的な広域連結性の枠組みとしては、二国間や広域の FTA を締結している ASEAN と 6 か国（日中韓、インド、豪州ニュージーランド）が当初は始めやすいであろう。

一か国単位の港湾・道路整備などの従来型インフラ開発は、国別・個別の ODA 政策にゆだね、広域連結性プロジェクトは、新たな課題を広域的・複合的に組み込んだ仕組みにすることが不可欠である。そのような、いわゆる「次世代型」「21 世紀型」の広域連結性の概念と取り組みを「Asean Connectivity2.0」と称することとし、具体案を以下に記す。

なお、本稿で前述した中国ラオス鉄道に象徴される「C+T+CLMV 経済圏」での広域的な鉄道・道路網の整備、並びに、QR コードなどによる越境決済システムの拡充については、ASEAN 域内外での高い波及効果が見込まれる。このため、今後も「Asean Connectivity2.0」の中で一層の拡充に努める必要がある。

## 1. 複数の課題を組み合わせる広域的・立体的な設計を

これまで見てきた「MPAC2010」「MPAC2025」「ASEAN 連結性戦略計画」の3本の計画は、いずれも対象が ASEAN 域内の視点にとどまり、なおかつ大まかに分類すると、テーマが「港湾、道路、橋梁などのインフラ整備」「制度の調和」「技能職などの人の移動の活性化」の3分野に限られる。また、「ASEAN 連結性戦略計画」では、6つの戦略目標の中に都市と農村の格差是正、教育・スポーツ・観光交流の拡大、市民のデジタルリテラシーの育成などがうたわれ（表4）、ASEAN 経済の強化と各国の都市・地方の活性化の目標が混在している。つまり計画の内容が総花的となり、連結性の概念は一段と不明瞭になっている。

「Asean Connectivity2.0」では、ASEAN と域外国が連携した「東アジア・インド広域連結性計画」、もしくは「ASEAN+6 広域連結性計画」という概念に抜本的に発想を転換し、ASEAN と東アジア・インドの持続的な成長を支えるための「複合的」「立体的」な計画とする。すべての事業の検討に ASEAN の11か国が参加する必要はなく、「ASEAN マイナスx」（注12）を応用した方式で、各国の多様な課題に配慮してテーマごとに任意で参加できる仕組みとすべきだろう。

## 2. 今世紀の新たな課題を ASEAN+6 の広域連結性で対処するアプローチに

また、広域連結性は新たな課題への協調的な対処をテーマとする。QR コードなどのデジタル越境決済、中国ラオス鉄道のような「C+T+CLMV 経済圏」での鉄道・道路網の整備は、すでに中国など域外国とも取り組んでいる。

ASEAN とアジア各国が持続的な経済成長を維持していくには、エネルギー分野への対応が不可欠だ。データセンターの整備などで電力需要が増加していく中、再生エネルギーの普及協力、水素利用、原子力発電の技術・開発協力、グリーンエネルギーを軸とする電力の各国間の融通対策、長期エネルギー需給計画の作成協力などで各国が協調してノウハウや技術を持ち寄り、アジア全域でエネルギー需給の安定化を図ることが重要だ。

ほかにもアジア全体で取り組むべき新たな諸問題として、サプライチェーンの強靱化（自動車、半導体など）や、日本、中国、韓国、シンガポール、タイはすでに直面しているアジアの少子高齢化問題への対応、それに伴って一段と必要となる持続的な介護支援対策、IT・デジタル分野の技術・人材協力など、テーマは山積している。

## 3. 新たな問題点と検討課題のイメージ

上記の課題を整理すると、表 9 のイメージが考えられる。もちろんこれに限るものではなく、検討委員会を設けて各国政府、専門家、経済界などの多様な意見やニーズを反映させる仕組みとする。

表 9：広域連結性のテーマのイメージ

<p>&lt;エネルギー協力&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エネルギー協力（再エネ、水素、原子力技術・開発）</li> <li>・長期需給計画の策定（将来の電力需要増に対応）</li> <li>・広域の海底含む送電線網</li> </ul>
<p>&lt;デジタル分野&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・越境デジタル決済（QRコードなど）</li> <li>・デジタル人材の育成・交流</li> </ul>
<p>&lt;サプライチェーン&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・強靱化対策（自動車、半導体ほか）</li> </ul>
<p>&lt;運輸・物流&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・シンガポールー昆明鉄道、広域道路網の整備</li> <li>・インドとASEANの海運物流網の整備（貿易拡大に向けて）</li> </ul> <p>&lt;人の移動&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技能労働者の移動円滑化</li> <li>・介護人材の育成・移動円滑化</li> </ul>

（筆者作成）

#### 4. 複数の課題を横串的に組み合わせて、立体的なプロジェクトにつなげる

これらの新たな課題を検討するやり方として、個々の課題ごとに取り組む方法と、親和性のある課題を複合的に組み合わせて対応策を検討する方法がある。

例えば、▽域内で資格の相互認証と移動の自由化のルール作りを合わせて検討する▽エネルギー分野でデータセンターの開発に伴う域内電力需要の長期需給見通しを策定し、それに合わせて広域送電線網の整備、原子力発電の導入を検討している ASEAN 加盟国に対する技術協力などを立体的に検討する▽高齢化社会の到来による医療・介護人材の育成や移動の円滑化などのルール作りを関係国が共同で検討する——などのイメージである。

ASEAN を取り巻く外部環境が急速に変化している状況を踏まえると、それぞれの課題を単体の問題として括るのではなく、関連性のある複数のテーマを立体的に組み合わせて

総合的な解決方法を検討する方が、ASEAN+6 域内で相乗効果が高いプロジェクトや制度を打ち出せるであろう。そうしたアプローチがこのエリアの持続的成長につながる。

親和性のあるテーマと参加国を表 10 のようにグループ分けすることも一案である。

表 10：広域連結性検討のテーマ別のイメージ

<QRコード・デジタル通貨決済の共通化> →ASEAN+ 中国・日本・韓国の相互運用
<専門資格の相互認証> 医療・IT・エンジニア職など (?) →ASEAN+ 6
<データセンター、物流、エネルギーの一体検討> グリーン電力を活用したデータセンター、インドを含む広域送電線網、電源開発の協力 →ASEAN+ 6
<域内共通の医療・介護人材の移動円滑化> ・タイは2037年までに25万人以上の介護労働が不足するという推計も →医療・介護人材の確保は高齢化が進むASEAN+ 日中韓の共通課題

(筆者作成)

こうした手法についても、検討委員会を設けて各国政府、専門家、経済界などの多様な意見やニーズを反映させる仕組みとする。

## 5. こうした広域連結性を主導、けん引することが日本の役割

このような ASEAN+6 で広域連結性を強化するプロジェクトを進めるには、利害の対立や時々々の外交関係に左右されない取り組みと仕組みづくりが肝要である。ASEAN+6 全体でこれらの枠組みの検討に着手すると、テーマの組み合わせや検討の枠組みの調整に相当な時間とエネルギーを要するのは間違いない。日本はこうした新たな広域連結性のテーマのいずれに対しても、長年の経験、ノウハウ、技術がある。世界の経済環境が大きく変わる中、日本と ASEAN の間で迅速に検討の枠組みを作り、それをベースに他の参加国を募るといったやり方が、広域の各国にとってもウィン・ウィンとなる。

その際、ASEAN の結束が変質している状況を踏まえる必要がある。ASEAN 全体のコンセンサスを待っていると時間がかかるため、ASEAN 内で早く取り組みたい「有志国」を募り、先に検討を開始することが望ましい。つまり「日本+ASEAN マイナス x」方式である。

日本にとって ASEAN や ASEAN+6 との様々な連結性が強化されることは、日本経済の競争力強化と日本企業の新たな展開の可能性にもつながる。日本は新たな対 ASEAN 経済外交の柱として、ASEAN+6 の広域連結性を主導、けん引していくべきである。

注

1. 125 のイニシアチブのうち完了は物理的 18、制度的 15、人的 6 の計 39
2. 当該 URL [https://www.asean.emb-japan.go.jp/asean2025/jpasean-ec03\\_j.html](https://www.asean.emb-japan.go.jp/asean2025/jpasean-ec03_j.html)
3. 当該 URL <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100548765.pdf>
4. (一財) 貿易・産業協力振興財団助成事業。報告書全文は [https://iti.or.jp/report\\_150.pdf](https://iti.or.jp/report_150.pdf)
5. 深沢淳一「メコン川流域開発協力 30 年：拡大する中国、タイと CLMV の「GMS 新興経済圏」『世界経済評論』2022 年 7～8 月号 (国際貿易投資研究所刊)
6. 深沢淳一「貿易自由化と道路網の整備で急成長するメコン川流域の新興経済圏：30 年を迎えた大メコン圏開発」『Warm Topic』Vol.166 2022 年 7～8 月号(北陸 AJEC 刊)
7. 2024 年 6 月 27 日 The Star
8. 2025 年 9 月 26 日 Vientiane Times
9. 米グーグル、シンガポール政府系投資会社テマセク、米コンサルティング会社ペイン・アンド・カンパニーが毎年発表しており、2025 年版は同年 11 月に公表
10. 2025 年 11 月 6 日付朝刊。東京本社版は 13 ページ目。「ASEAN 結束力が変質」「各国、域外と独自外交活発」の見出し。オンライン版の URL は、<https://www.yomiuri.co.jp/commentary/20251105-OYT8T50093/>
11. 分析は東ティモール加盟前の 10 か国体制で行っている
12. 2000 年代初頭にタイ、シンガポールが主導して ASEAN 内でサービス分野の自由化を進めようとした際の着想。自由化の時期は強制せず準備が整った国から実行するやり方

## 第6章 2000年以降のASEAN貿易の変遷と 米国トランプ政権の関税政策による影響

(一財) 国際貿易投資研究所 主任研究員

吉岡 武臣

### はじめに

ASEANは2015年のAEC（ASEAN経済共同体）の創設後、2016年から2025年にかけてAEC2025に向けた取り組みを実施してきた。AEC2025ではAEC2015ではほぼ実現した物品貿易の自由化に加え、サービスや投資の更なる自由化を通じた貿易の円滑化を進めた。一方、ここ10年間のASEANを取り巻く世界情勢では、米国の第1次トランプ政権による米中対立の激化や新型コロナウイルスの感染拡大に伴う世界経済の停滞、ロシアによるウクライナへの武力侵攻など大きな出来事が相次いだ。

こうした国際環境の変化を踏まえ、本稿では2000年以降のASEANについて、貿易の変化を振り返るとともに、米国の第1次・第2次トランプ政権による関税政策がASEANに与えた影響について分析を行った。

### 第1節 2000年以降の世界貿易におけるASEAN

#### 1. 世界の輸出：中国のシェアが急速に拡大、ASEANも増加

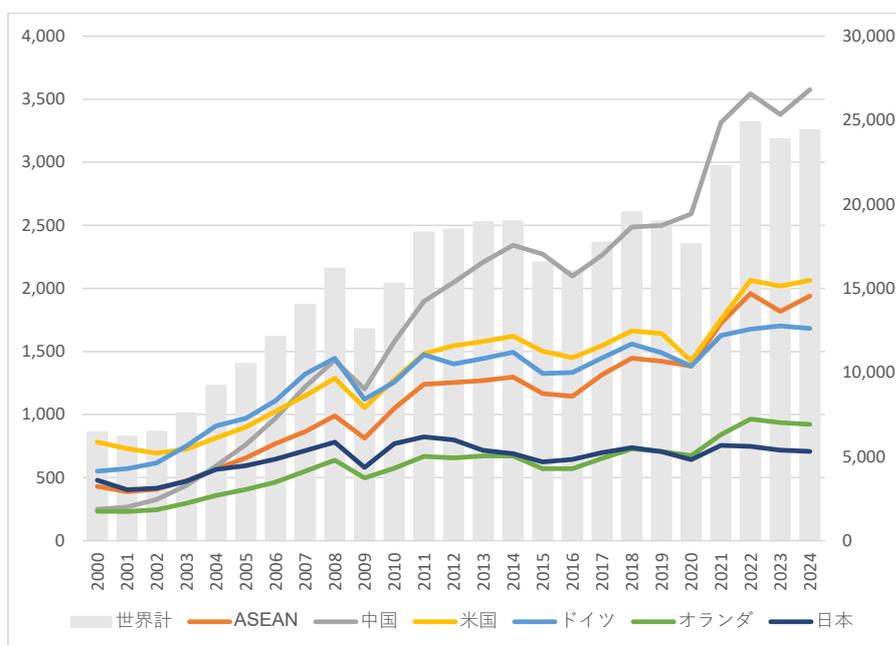
2000年の世界の輸出額は6兆4500億ドル、当時最大の輸出国であった米国の輸出額は7800億ドルで全体の12.1%を占めていた（図1）。さらに2位にはドイツ（5500億ドル、輸出シェア8.6%）、3位には日本（4800億ドル、7.4%）が続き、ASEAN10か国の合計の輸出額は4300億ドル、世界の輸出に占めるシェアは6.7%であった。

世界の輸出額は2009年のリーマンショックによる金融危機や2015年の中国株式の急落（チャイナショック）に伴う資源価格の下落、2020年の新型コロナウイルスの感染拡大など一時的な減少を除いて拡大傾向にあり、2024年の輸出額は24兆4300億ドルに達した。この2000年以降の世界の輸出の拡大には中国が大きく寄与した。中国の輸出額は2000年の時点では2500億ドルに過ぎなかったが、2001年12月のWTO加盟を契機に急増し、2024年の輸出額は3兆5800億ドルに拡大した。2000年から2024年における輸出の年平均

均成長率（CAGR）は世界全体の 5.7%に対して中国は 11.7%を記録した。一方、米国の輸出の伸びは中国と比べて低く、2024 年の輸出額は 2 兆 700 億ドルに留まった。また、2024 年のドイツの輸出額は 1 兆 6800 億ドルと中国の約半分、日本は 7100 億ドル、ASEAN は 1 兆 9400 億ドルであった。その結果、2024 年の世界の輸出に占めるシェアは中国が 14.6%、米国が 8.5%、ドイツが 6.9%、日本が 2.9%、ASEAN が 7.9%となった。

なお、新型コロナウイルスの感染拡大とその後の経済の回復期（2020-2022 年）において、世界の輸出額は 40%近く増加、中国や米国、ASEAN の輸出も 40%前後増加した。しかし、同期間のドイツの輸出は 21.3%増、日本は 16.5%増と世界の伸びを大きく下回り、他の主要国と比べて輸出の不振が目立った。

図 1：世界および主要国の輸出額（単位：10 億ドル）



(注) 折れ線グラフ（左軸）：主要国の輸出額、棒グラフ（右軸）：世界の輸出額の総計  
 (出所) WTO Trade Statistics より作成

## 2. ASEAN の輸出：米国・中国向けの割合が増加

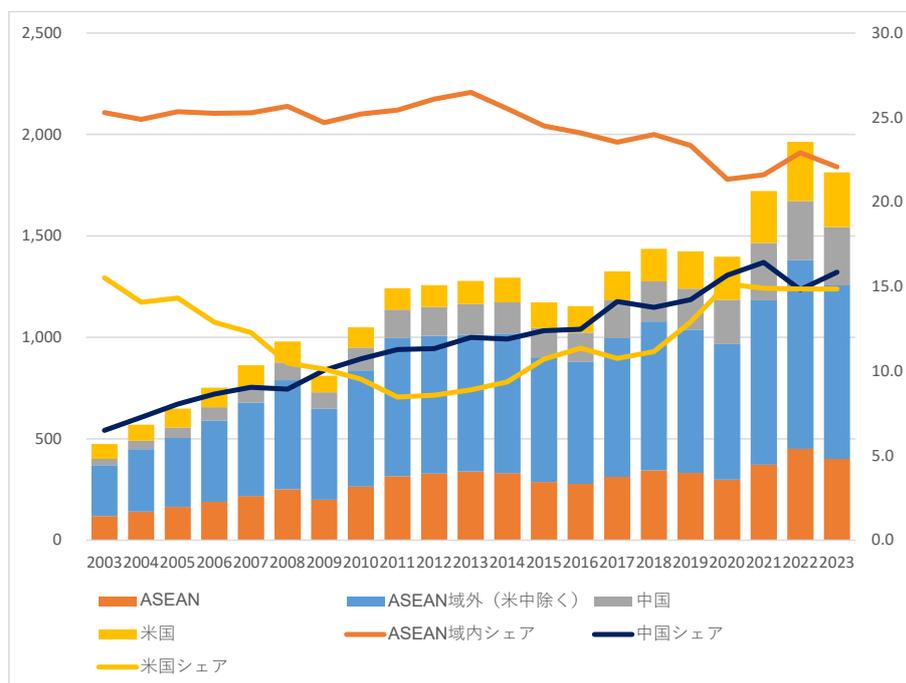
図 1 で見たように ASEAN（10 か国）の輸出額は 2000 年以降順調に増加した。ASEAN は 1992 年に ASEAN 自由貿易地域（AFTA）の創設を首脳会議で承認し、2010 年に先発加盟の 6 か国が原則として関税を撤廃、残りの 4 か国も 2015 年に一部の品目を除いて関税を撤廃した。ASEAN の輸出に占める域内のシェアは 2013 年頃まで徐々に増加、2013

年には 26.5%に達した（図 2）。しかし、2013 年以降は ASEAN 域外向けの輸出の伸びが域内を上回ったことで域内向け輸出のシェアが減少し、2023 年時点の ASEAN 域内への輸出シェアは 22.1%に留まる。

ASEAN の主な輸出先の米国と中国を比較すると、2003 年の対米輸出額は 740 億ドル、対中輸出額は 310 億ドルであり、輸出先に占めるシェアはそれぞれ 15.5%、6.5%と米国の存在感が非常に大きかった。しかし、ASEAN と中国の間では ACFTA（ASEAN 中国包括的経済協力枠組協定）の物品貿易協定が 2005 年に発効、ASEAN 先発加盟国と中国は 2010 年、後発加盟国は 2015 年にノーマルトラック品目の輸入関税を撤廃した。ACFTA による関税引き下げの効果もあり ASEAN の対中輸出は急速に拡大、ASEAN の輸出に占める中国のシェアも 2010 年には 10.7%と米国（9.5%）を上回った。その後も中国のシェアは拡大が続き、2023 年には 15.9%に達した。なお、2025 年 10 月に ASEAN と中国は ACFTA のアップグレード議定書（ACFTA3.0）に調印をした。ACFTA3.0 では新たに①デジタル経済、②グリーン経済、③サプライチェーン連結性、④零細・中小企業（MSMEs）、⑤競争と消費者保護の 5 分野が加えられた。さらに、既存の①税関手続きおよび貿易円滑化、②任意規格・強制規格・適合性評価手続き（STRACAP）、③衛生植物検疫措置、④経済・技術協力などの分野も見直しが行われた（注 1）。

ASEAN の米国向けの輸出では、2003 年以降 2011 年まで米国のシェアの減少が続いた。しかし、その後は上昇に転じて 2023 年のシェアは 14.9%となった。ASEAN の輸出先では米国と中国のシェアが拡大した一方で、ASEAN 域内向けのシェアは低下している。

図 2 : ASEAN の輸出額および輸出先のシェア (単位 : 10 億ドル、%)

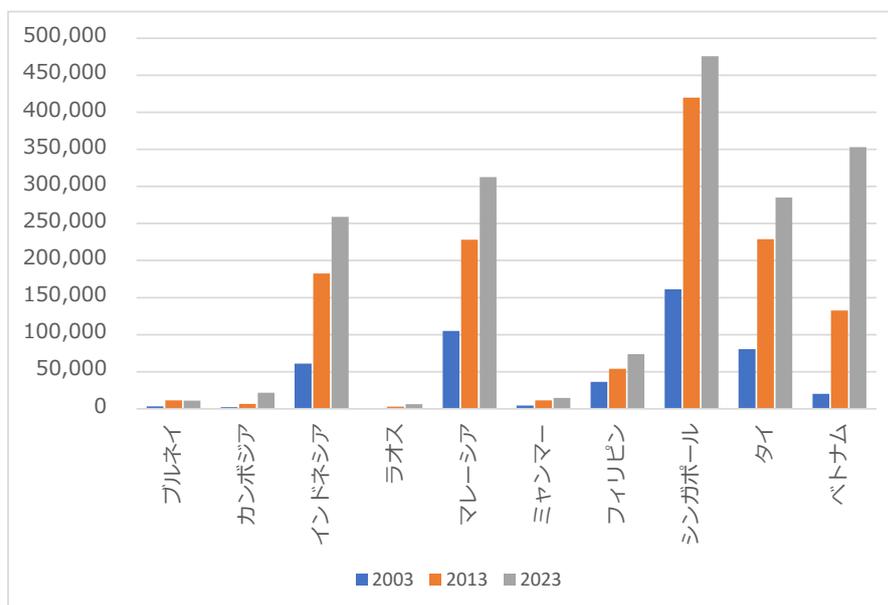


(注) 棒グラフ (左軸) :ASEAN の輸出額 (合計)、折れ線グラフ (右軸) :シェア (出所) ASEANstats より作成

2003 年の ASEAN 各国別の輸出額を見ると、最も輸出額が多いシンガポールは 1614 億ドル、次いでマレーシアが 1050 億ドル、タイが 805 億ドルであった (図 3)。2013 年の ASEAN の輸出額は 2003 年から大幅に増加し、特にシンガポールの輸出額は 4200 億ドルに達した。タイの輸出額も 2287 億ドルと大きく増加し、マレーシアの 2282 億ドルをわずかに上回りタイが ASEAN 第 2 位の輸出国となった。

続く 2013 年から 2023 年にかけてはベトナムが ASEAN の輸出拡大に大きく寄与した。ベトナムの輸出額は 2003 年時点では 202 億ドルとフィリピン (362 億ドル) を下回っていたが、2013 年には 1327 億ドルとフィリピンの輸出額 (540 億ドル) の 2 倍以上に増加した。さらに 2023 年のベトナムの輸出額は 3531 億ドルに急増、シンガポール (4760 億ドル) に次ぐ ASEAN 第 2 位の輸出国となった。ベトナムに次ぐ第 3 位はマレーシア (3127 億ドル) であった。2013 年から 2023 年におけるシンガポールの輸出の増加額は 560 億ドル、マレーシアは 845 億ドルであり、ベトナムの輸出の増加額 (2200 億ドル) は他の ASEAN 加盟国と比べて際立っている。

図 3 : ASEAN 各国の輸出額 (単位 : 100 万ドル)



(出所) ASEANstats より作成

ASEAN 各国の輸出先は国によって様々である。2023 年時点で ASEAN 域内への輸出シェアが比較的高い国はラオス (37.6%) やブルネイ (34.8%)、マレーシア (29.5%)、ミャンマー (29.4%) などが挙げられる (表 1)。他方、ASEAN 域外への輸出シェアが高い国はベトナム (90.9%)、カンボジア (87.2%)、フィリピン (84.8%) などである。ASEAN 各国の輸出先では中国と米国のシェアが比較的高い。特に中国は ASEAN の全ての国の輸出先上位 5 か国に含まれており、ラオスでは輸出の約 4 割を中国向けが占める。米国はカンボジアやベトナム、タイ、フィリピンにおける最大の輸出先であり、カンボジアの輸出の 4 割以上は米国が占めている。日本への輸出シェアはフィリピンが 14.2% と比較的高いほか、ベトナムやマレーシア、タイ、インドネシアにおいても上位 5 か国に日本が含まれている。

表 1 : ASEAN 各国の輸出相手国 (2023 年、単位 : 100 万ドル、%)

シンガポール	輸出額	シェア
世界計	475,915	100.0
ASEAN域内	131,638	27.7
ASEAN域外	344,277	72.3
中国	65,626	13.8
香港	50,444	10.6
マレーシア	44,508	9.4
米国	44,208	9.3
インドネシア	35,409	7.4

ベトナム	輸出額	シェア
世界計	353,078	100.0
ASEAN域内	32,103	9.1
ASEAN域外	320,975	90.9
米国	97,072	27.5
中国	60,574	17.2
韓国	23,448	6.6
日本	23,314	6.6
オランダ	10,239	2.9

マレーシア	輸出額	シェア
世界計	312,706	100.0
ASEAN域内	92,219	29.5
ASEAN域外	220,487	70.5
シンガポール	48,136	15.4
中国	42,041	13.4
米国	35,339	11.3
香港	19,693	6.3
日本	18,849	6.0

タイ	輸出額	シェア
世界計	279,845	100.0
ASEAN域内	65,862	23.5
ASEAN域外	213,983	76.5
米国	47,775	17.1
中国	33,785	12.1
日本	24,390	8.7
オーストラリア	11,857	4.2
マレーシア	11,675	4.2

インドネシア	輸出額	シェア
世界計	258,857	100.0
ASEAN域内	52,795	20.4
ASEAN域外	206,063	79.6
中国	64,939	25.1
米国	23,251	9.0
日本	20,790	8.0
インド	20,291	7.8
シンガポール	12,607	4.9

フィリピン	輸出額	シェア
世界計	73,617	100.0
ASEAN域内	11,220	15.2
ASEAN域外	62,397	84.8
米国	11,548	15.7
中国	10,925	14.8
日本	10,456	14.2
香港	8,844	12.0
韓国	3,534	4.8

カンボジア	輸出額	シェア
世界計	21,677	100.0
ASEAN域内	2,777	12.8
ASEAN域外	18,900	87.2
米国	8,993	41.5
中国	1,515	7.0
ベトナム	1,348	6.2
日本	1,178	5.4
カナダ	870	4.0

ミャンマー	輸出額	シェア
世界計	14,753	100.0
ASEAN域内	4,340	29.4
ASEAN域外	10,413	70.6
タイ	3,580	24.3
中国	3,428	23.2
日本	1,200	8.1
インド	839	5.7
米国	588	4.0

ブルネイ	輸出額	シェア	ラオス	輸出額	シェア
世界計	10,795	100.0	世界計	6,042	100.0
ASEAN域内	3,760	34.8	ASEAN域内	2,271	37.6
ASEAN域外	7,035	65.2	ASEAN域外	3,772	62.4
オーストラリア	2,361	21.9	中国	2,310	38.2
中国	1,853	17.2	ベトナム	1,204	19.9
シンガポール	1,786	16.5	タイ	792	13.1
日本	1,516	14.0	オーストラリア	347	5.7
マレーシア	668	6.2	ラオス	140	2.3

(注) 網掛けは ASEAN 加盟国。

(出所) ASEANstats (インドネシア、シンガポール、マレーシア、フィリピン)、Global Trade Atlas (タイ、ベトナム) より作成

ASEAN における最大の輸出品目 (HS2 桁ベース) は電気機器 (HS85) である (図 4)。ASEAN の電気機器の輸出額は 2003 年の 1427 億ドルから 2013 年は 2773 億ドル、2023 年は 5227 億ドルとそれぞれ約 2 倍近いペースで急速に拡大した。

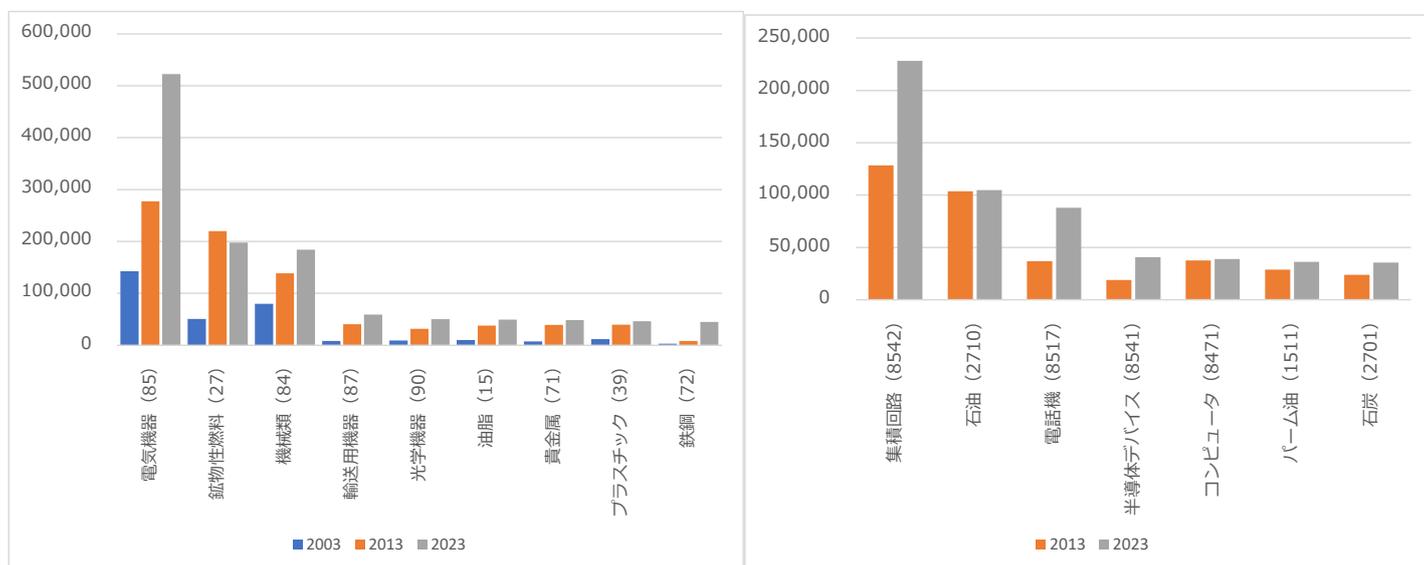
電気機器に次いで輸出額が多いのは鉱物性燃料 (HS27) である。鉱物性燃料の輸出は 2003 年の 505 億ドルから 2013 年には 2200 億ドルへ大きく拡大した後、2023 年には 1977 億ドルと若干減少した。第 3 位の機械類 (HS84) は 2003 年の輸出額 799 億ドルから 1385 億ドル (2013 年)、1842 億ドル (2023 年) と順調に輸出が拡大した。

なお、HS コード 4 桁別に細分化した ASEAN の輸出品目では集積回路 (HS8542) の輸出額が最も多い。集積回路の輸出額は 2013 年の 1285 億ドルから 2023 年は 2283 億ドルと 2 倍近く増加した。電話機・データの送受信機器 (HS8517) も同期間に 370 億ドルから 879 億ドルへ輸出が倍増したほか、半導体デバイス (HS8541) やコンピュータ (HS8471) など IT 関連の品目が上位の品目に含まれる。

図 4 : ASEAN の主要輸出品目 (単位 : 100 万ドル)

(HS コード 2 桁)

(HS コード 4 桁)



(注) カッコ内の数字は HS コード。HS コード 4 桁の 2003 年の輸出額はデータが未収録のため 2013 年と 2023 年のみ記載

(出所) ASEANstats より作成

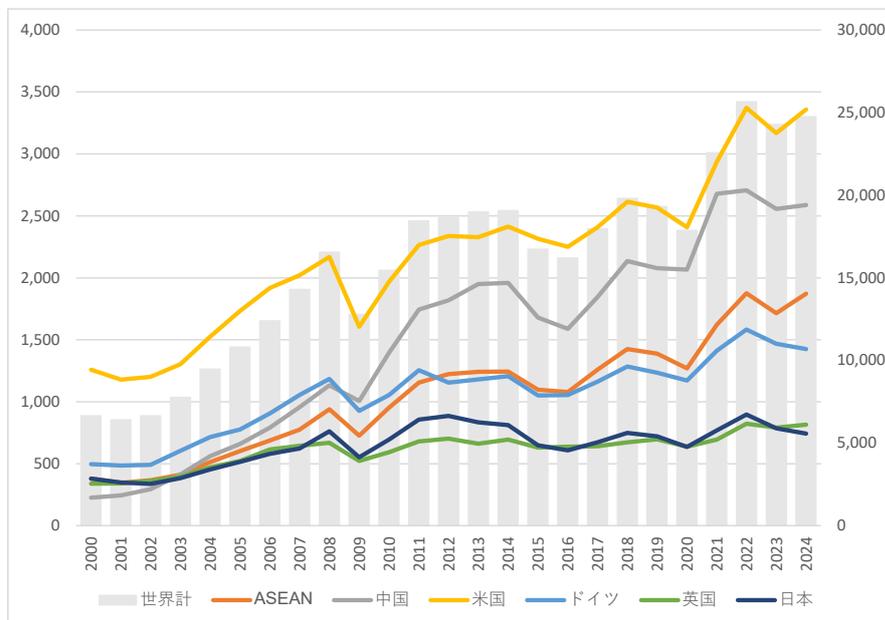
### 3. 世界の輸入 : 世界最大の輸入国は米国、中国のシェアも拡大

2000 年の米国の輸入額は 1 兆 2590 億ドル、世界の輸入の 18.9% を占めていた (図 5)。米国は輸出とは異なり 2024 年まで一貫して世界最大の輸入国である。特に新型コロナウイルスの感染拡大の終息後の 2021 年から 2022 年にかけて米国の輸入は大きく拡大し、2024 年の輸入額は 3 兆 3600 億ドルに達した。一方、中国の輸入額は 2000 年時点で 2250 億ドル、世界の輸入に占めるシェアは 3.4% と米国の 5 分の 1 以下に過ぎなかった。しかし、中国の輸入は 2009 年の一時的な減少を除くと 2000 年代に前年比 20~30% 近いペースで増加が続いた。2024 年の中国の輸入額は 2 兆 5900 億ドルに達し、米国に次ぐ世界第 2 位の輸入国となった。米国は輸入の拡大に輸出が追い付かず貿易赤字が大きく拡大したのと対照的に、中国は輸出の増加のペースが輸入を上回り貿易黒字の拡大が続いている (図 6)。

ASEAN は 2024 年の輸入額が 1 兆 8700 億ドル、世界の輸入に占めるシェアは 7.6% と加盟 10 か国の合計ではドイツ (輸入額 1 兆 4300 億ドル、シェア 5.8%) を上回る。日本の輸入額は 2000 年時点で 3800 億ドルと ASEAN とほぼ同じ水準であったが、輸入の増加

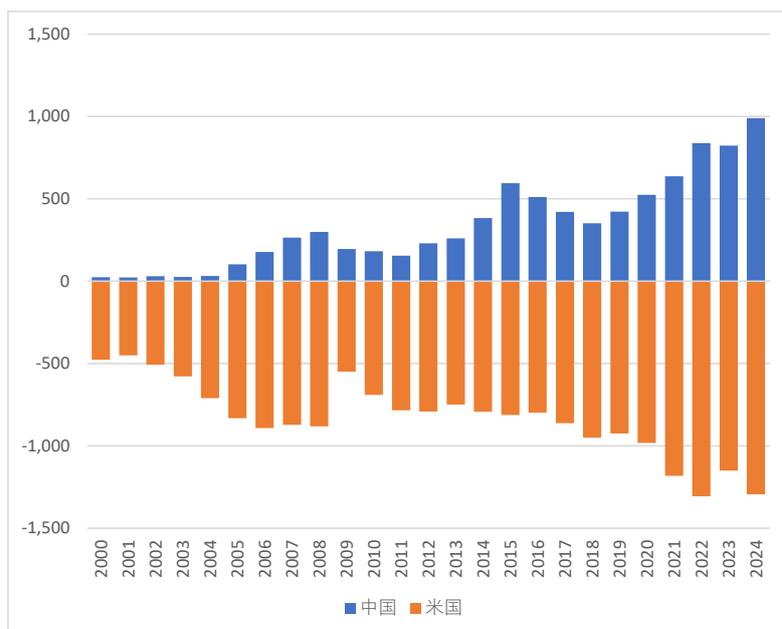
は非常に緩やかであり、2024年時点の輸入額は7400億ドル（シェア3.0%）に留まる。

図5：世界および主要国の輸入額（単位：10億ドル）



(注) 折れ線グラフ (左軸)：主要国の輸入額、棒グラフ (右軸)：世界の輸入額の総計  
(出所) WTO Trade Statistics より作成

図6：米国および中国の貿易収支額（単位：10億ドル）



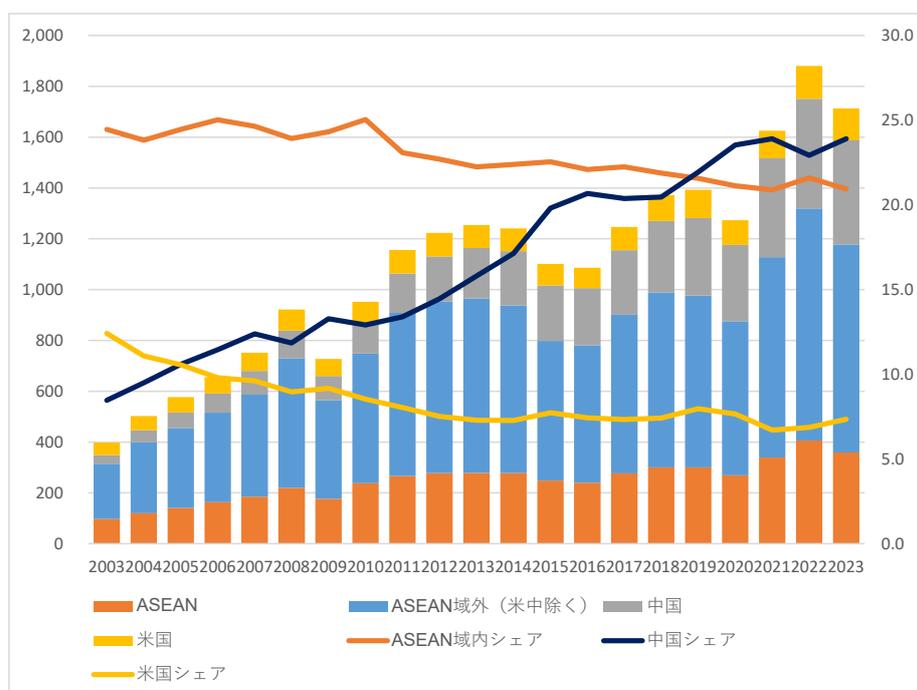
(出所) WTO Trade Statistics より作成

#### 4. ASEANの輸入：輸入全体の4分の1を中国が占める

ASEANの輸入に占めるASEAN域内のシェアは2023年時点で20.9%であった（図7）。ASEAN域内のシェアは2003年の24.5%から2010年の25.0%までは概ね25%前後で推移していたが、2011年以降次第にシェアが低下した。

中国からの輸入のシェアは2003年の8.5%から右肩上がりでも上昇し、2019年にはASEAN域内を上回り、2023年のシェアは23.9%と輸入全体の約4分の1を中国が占めるようになった。一方、米国のシェアは緩やかに減少が続き、2003年の12.4%から2023年は7.3%に低下した。

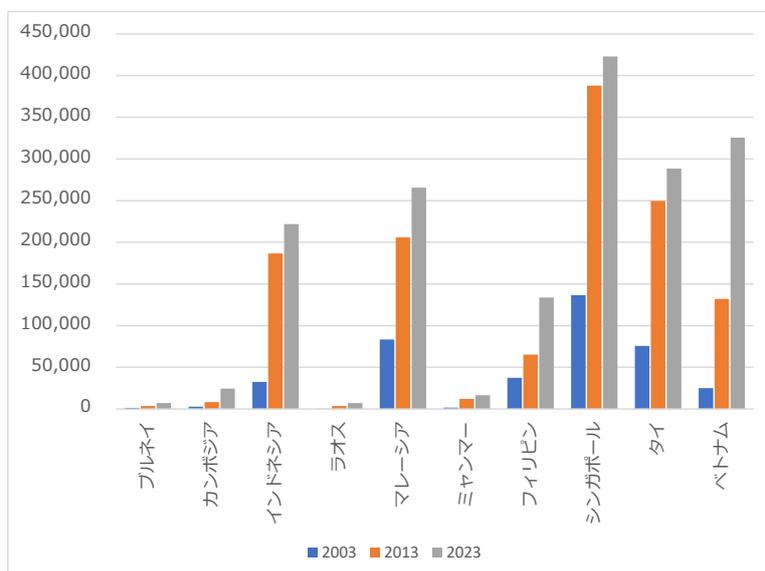
図7：ASEANの輸入額および輸入先のシェア（単位：10億ドル、%）



（注）棒グラフ（左軸）：ASEANの輸入額（合計）、折れ線グラフ（右軸）：シェア（出所）ASEANstatsより作成

ASEANの各国別の輸入額は輸出とほぼ同様の傾向である（図8）。2023年において輸入額が最も多い国はシンガポールで、以下ベトナム、タイ、マレーシア、インドネシアが続く。2003年から2013年はシンガポールやタイ、マレーシア、インドネシアの輸入が大きく拡大したが、2013年から2023年にかけては特にベトナムの輸入が急激に増加した。

図 8 : ASEAN 各国の輸入額 (単位 : 100 万ドル)



(出所) ASEANstats より作成

ASEAN 各国の輸入相手国では、輸入規模の小さなカンボジア、ラオス、ミャンマー、ブルネイにおいて ASEAN 域内からの輸入シェアが比較的高い (表 2)。他方、ベトナムやタイなどは ASEAN 域内からの輸入シェアは 10% 台に留まる。ASEAN 加盟国のうちブルネイとラオス以外の全ての国で中国が最大の輸入相手国である。特にカンボジアやベトナムでは中国のシェアがそれぞれ 44.2%、34.0% と輸入の多くを中国が占めている。

表 2 : ASEAN 各国の輸入相手国 (2023 年、単位 : 100 万ドル、%)

シンガポール	輸入額	シェア	ベトナム	輸入額	シェア
世界計	422,897	100.0	世界計	325,444	100.0
ASEAN域内	88,768	21.0	ASEAN域内	40,892	12.6
ASEAN域外	334,129	79.0	ASEAN域外	284,551	87.4
中国	58,854	13.9	中国	110,655	34.0
米国	52,033	12.3	韓国	52,386	16.1
台湾	48,645	11.5	日本	21,613	6.6
マレーシア	47,655	11.3	その他アジア	18,419	5.7
韓国	25,695	6.1	米国	13,827	4.2

タイ	輸入額	シェア
世界計	292,089	100.0
ASEAN域内	53,512	18.3
ASEAN域外	238,577	81.7
中国	71,109	17.1
日本	31,262	12.1
台湾	16,682	8.7
米国	19,734	4.2
UAE	16,736	4.2

マレーシア	輸入額	シェア
世界計	265,449	100.0
ASEAN域内	65,909	24.8
ASEAN域外	199,540	75.2
中国	56,582	21.3
シンガポール	31,448	11.8
米国	19,458	7.3
台湾	18,388	6.9
日本	15,563	5.9

インドネシア	輸入額	シェア
世界計	221,886	100.0
ASEAN域内	46,963	21.2
ASEAN域外	174,924	78.8
中国	62,881	28.3
シンガポール	18,410	8.3
日本	16,517	7.4
米国	11,277	5.1
マレーシア	10,761	4.8

フィリピン	輸入額	シェア
世界計	133,867	100.0
ASEAN域内	39,673	29.6
ASEAN域外	94,194	70.4
中国	30,943	23.1
インドネシア	12,285	9.2
日本	10,950	8.2
米国	9,089	6.8
韓国	8,891	6.6

カンボジア	輸入額	シェア
世界計	24,411	100.0
ASEAN域内	9,259	37.9
ASEAN域外	15,152	62.1
中国	10,779	44.2
ベトナム	3,594	14.7
タイ	2,896	11.9
インドネシア	995	4.1
シンガポール	939	3.8

ミャンマー	輸入額	シェア
世界計	16,440	100.0
ASEAN域内	8,708	53.0
ASEAN域外	7,733	47.0
中国	5,091	31.0
シンガポール	3,705	22.5
タイ	2,097	12.8
マレーシア	1,368	8.3
インドネシア	1,185	7.2

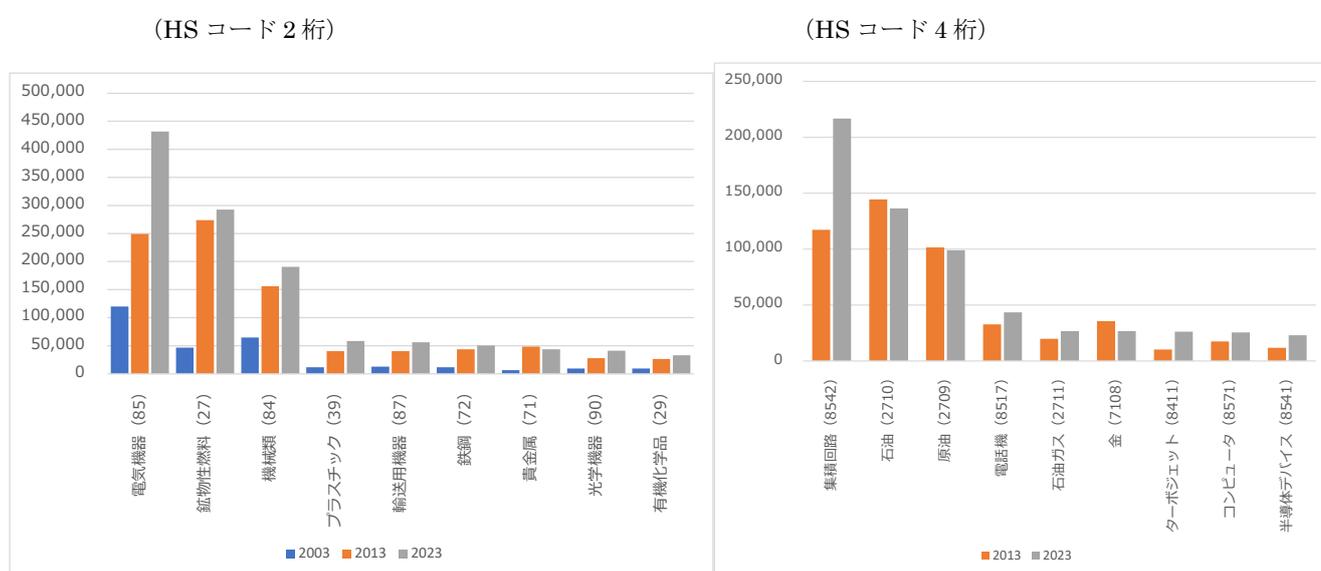
ブルネイ	輸入額	シェア
世界計	7,311	100.0
ASEAN域内	2,534	34.7
ASEAN域外	4,776	65.3
マレーシア	1,737	23.8
UAE	877	12.0
中国	750	10.3
カザフスタン	629	8.6
オーストラリア	537	7.3

ラオス	輸入額	シェア
世界計	7,075	100.0
ASEAN域内	3,409	48.2
ASEAN域外	3,666	51.8
タイ	2,948	38.2
中国	2,109	19.9
その他	695	13.1
ベトナム	317	5.7
米国	204	2.3

(注) 網掛けは ASEAN 加盟国 (出所) ASEANstats (インドネシア、シンガポール、マレーシア、フィリピン)、Global Trade Atlas (タイ、ベトナム) より作成

ASEAN の主要輸入品目も輸出とほぼ同様である。輸入額が最も多い品目は電気機器 (HS85)、さらに鉱物性燃料 (HS27) と機械類 (HS84) が続く (図 9)。HS コード 4 桁での最大の輸入品目は輸出と同じく集積回路 (HS8542) であり、2013 年から 2023 年にかけて輸入額は大幅に増加した。また、原油 (HS2709) や石油ガス (HS2711) など石油 (HS2710) 以外の鉱物性燃料も輸入では上位品目に含まれている。

図 9 : ASEAN の主要輸入品目 (単位 : 100 万ドル)



(注) カッコ内の数字は HS コード。HS コード 4 桁の 2003 年の輸入額はデータが未収録のため 2013 年と 2023 年のみ記載

(出所) ASEANstats より作成

## 第 2 節 米国のトランプ政権による関税政策が ASEAN に与えた影響

### 1. 米国の第 1 次トランプ政権による対中追加関税 (2018 年-) の実施

2017 年 1 月に米国大統領に就任したドナルド・トランプは米国第一主義を掲げ、就任直後の 1 月 23 日に署名済みであった TPP (環太平洋パートナーシップ協定) から離脱した。さらに第 1 次トランプ政権は 2018 年 3 月に通商拡大法 232 条に基づいた鉄鋼およびアルミ製品に対する追加関税を賦課、中国からの輸入品に対しては通商法 301 条による品目別の追加関税措置を実施した。

第 1 次トランプ政権による対中追加関税は、2018 年 7 月に実施された乗用車などを含む

「リスト1」の品目に対する25%の関税賦課から2019年9月の「リスト4A」（税率15%）まで4回にわたり行われた。2019年12月には「リスト4B」に対する追加関税の実施が予定されていたが、直前に実施された米中首脳会談の合意により「リスト4B」への追加関税は保留、「リスト4A」の追加関税も7.5%に引き下げられた。

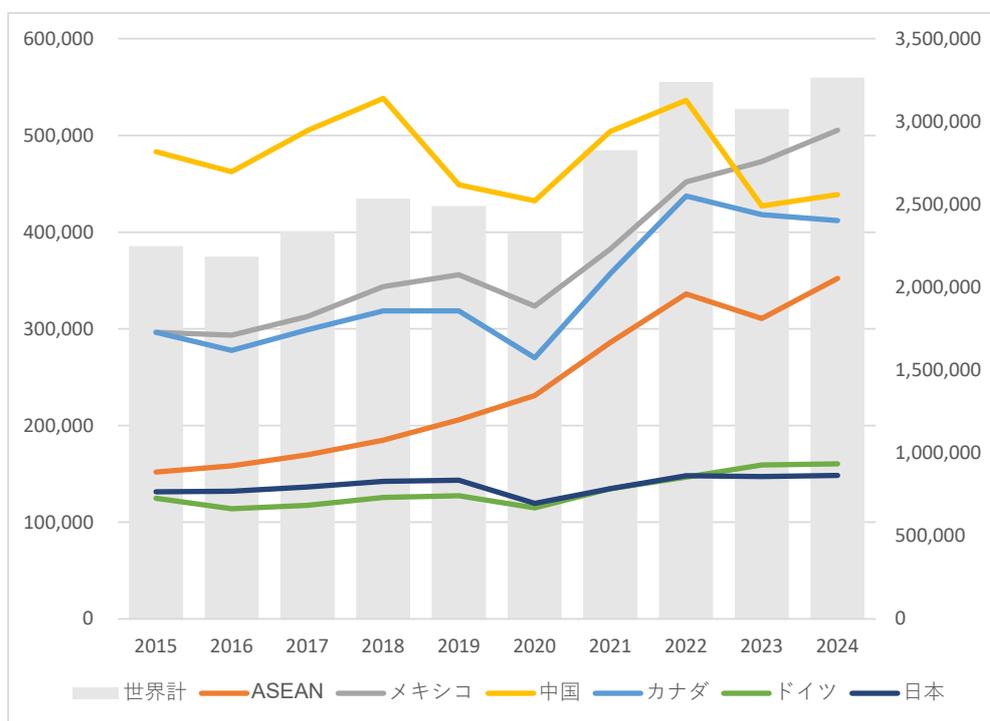
#### 第1次トランプ政権による対中追加関税

- |   |
|---|
| ① リスト1（2018年7月6日）：追加税率25% 乗用車（1500～3000cc）など                    |
| ② リスト2（2018年8月23日）：追加税率25% 集積回路など                               |
| ③ リスト3（2018年9月24日）：追加税率10% → 25%（2019年5月10日）<br>プリント基板の部品など     |
| ④ リスト4A（2019年9月1日）：追加税率15% → 7.5%（2020年2月14日）<br>リチウムイオンバッテリーなど |

第1次トランプ政権による対中追加関税の実施により、米国の中国からの輸入額は2018年をピークに減少に転じた（図10）。その後、新型コロナウイルスの世界的な感染拡大の影響により2020年まで米国の輸入は減少傾向にあったが、2021年以降は新型コロナウイルスの感染も終息に向かい、米国の輸入は再び大きく拡大した。中国からの輸入も増加に転じ、2022年の対中輸入額は2018年時点の水準にまで戻った。しかし、続く2023年にはスマートフォンなどの電気・電子機器（HS85）やコンピュータをはじめとした機械類（HS84）の輸入減により、中国からの輸入額は再び減少した。

米国の対中輸入の増減は電気・電子機器や機械類が大きく影響している。ただし、輸入額の多いスマートフォンやコンピュータなどは対中追加関税が賦課されていない。米国の対中輸入が減少傾向にある一方で、米国はメキシコやASEANからの輸入が拡大、2023年にはメキシコの輸入額が中国を上回り米国の最大の輸入相手国となった。

図 10：米国の相手国別輸入額（単位：100 万ドル）



(注) 左軸 (折れ線)：各国別、右軸 (棒グラフ)：世界計  
 (出所) Global Trade Atlas より作成

米国の輸入相手国を 2017 年と 2024 年の輸入額に占めるシェアで比較すると、メキシコの 2024 年のシェアは 15.5%と 2017 年と比べて 2.1%pt 拡大した (表 3)。一方で中国は 21.6%から 13.4%と 8.2%pt のシェア減少となった。ASEAN のシェアは 7.3%から 10.8%と大きく拡大し、特にベトナムは 2017 年から 2024 年にかけて 2.2%pt のシェア増加とシェアの増加幅ではメキシコを上回った。

第 1 次トランプ政権は対中追加関税によって米国の貿易赤字の多くを占める中国からの貿易赤字の削減を図った。しかし、対中追加関税の実施後も米国の貿易赤字額は拡大し、2024 年の米国の貿易赤字額は 1 兆 2000 億ドルを上回った。中国との貿易赤字は 2017 年の 3752 億ドルから 2024 年には 2955 億ドルに減少したが、メキシコとの赤字額は 691 億ドルから 1715 億ドル、カナダは 163 億ドルから 620 億ドルへと拡大した。さらに ASEAN との貿易赤字額も 919 億ドルから 2285 億ドルへ増加、輸入シェアが大きく拡大したベトナムとの 2024 年の赤字額は 1235 億ドルと中国およびメキシコに次ぐ規模に達した。

表 3 : 米国の輸入相手国のシェアおよび貿易赤字額

順位	国名	シェア (%)		貿易赤字額 (100万ドル)	
		2017	2024	2017	2024
	世界計	100.0	100.0	-792,396	-1,204,719
1	メキシコ	13.4	15.5	-69,058	-171,491
2	中国	21.6	13.4	-375,168	-295,515
3	カナダ	12.8	12.6	-16,292	-61,979
4	ドイツ	5.0	4.9	-63,574	-84,656
5	日本	5.8	4.5	-68,808	-69,392
	ASEAN	7.3	10.8	-91,936	-228,535
6	ベトナム	2.0	4.2	-38,343	-123,457
13	タイ	1.3	1.9	-20,075	-45,492
16	マレーシア	1.6	1.6	-24,497	-24,854
17	シンガポール	0.8	1.3	10,282	1,855
20	インドネシア	0.9	0.9	-13,341	-17,893
31	フィリピン	0.5	0.4	-3,172	-4,916
35	カンボジア	0.1	0.4	-2,661	-12,327
89	ラオス	0.0	0.0	-71	-763
93	ミャンマー	0.0	0.0	-155	-577
109	ブルネイ	0.0	0.0	98	-111

(注) 1~5位は2024年の輸入額の多い順。シェアは米国の総輸入額に占める割合  
(出所) Global Trade Atlas より作成

## 2. 第2次トランプ政権では追加関税の対象を全世界に拡大

### (1) IEEPA (国際緊急経済権限法) に基づく追加関税

2025年に再び米国大統領に就任したトランプ大統領は、就任直後の2025年2月に中国からの合成麻薬フェンタニルの違法な流入を根拠としてIEEPA(国際緊急経済権限法)に基づく10%の対中追加関税を実施した。翌3月にはこの税率を20%に引き上げたほか、メキシコとカナダに対してもフェンタニルや不法移民の問題を理由にIEEPAによる25%の追加関税を実施した(注2)。

さらにトランプ大統領は4月2日に全ての国からの輸入品に対して、IEEPAに基づく10%の追加関税と米国との貿易赤字が大きい国に対する相互関税を課す大統領令を発表した。10%の追加関税は4月5日から、一部の国への相互関税の賦課は4月9日から実施された。しかし、相互関税は4月10日から8月1日まで適用が停止となり、多くの国は相互関税の引き下げのため米国との貿易交渉に力を注いだ。

また、トランプ大統領は8月にブラジルとインドそれぞれに対して IEEPA に基づく更なる追加関税を実施した。ブラジルへの IEEPA の適用は米国企業の利益や米国民への人権の侵害、インドに対してはロシアからの石油の輸入を理由に挙げている。ブラジルとインドからの追加税率は既存の相互関税を含めて 50%に達したが、ブラジルに対しては 11 月にコーヒーや牛肉などの農産物を相互関税の対象から除外したほか、2026 年 2 月にインドがロシア産原油の購入停止に同意したため、トランプ大統領はインドに対する関税を 18%に引き下げると表明した。

## (2) 通商拡大法 232 条に基づく追加関税

第 2 次トランプ政権は IEEPA に基づく追加関税のほか、通商拡大法 232 条による追加関税の対象も次々と拡大した。鉄鋼・アルミ製品については第 1 次トランプ政権時の対象品目を 2025 年 3 月に拡大、自動車と自動車部品に対してはそれぞれ 4 月と 5 月に追加関税を発動した。このほか通商拡大法 232 条に基づく追加関税は 12 月時点で銅製品 (50%) や木材製品 (10~25%) (注 3)、中・大型トラックおよび部品 (25%) で実施されている。このほか、半導体や医薬品、重要鉱物、民間航空機、ポリシリコン、無人航空機システム、風力タービン、個人用防護具 (PPE)・医療消耗品・医療機器、ロボティクス・産業機械の輸入に対して 232 条に基づく調査が行われている。

## (3) 中国に対する関税

第 1 次トランプ政権後の民主党のバイデン政権においても中国に対する通商法 301 条による追加関税は継続され、黒鉛や永久磁石などの重要鉱物、港湾クレーンや注射器などが新たに追加関税の対象に加えられた。さらにバイデン政権では既存の追加関税の対象品目である EV (電気自動車) や半導体、鉄鋼・アルミニウム、バッテリー、太陽電池、フェイスマスクなどの戦略分野の品目について関税率の引き上げが行われた。

第 2 次トランプ政権の中国に対する追加関税は、一時は 125%の相互関税とフェンタニルの流入を理由とした IEEPA の追加関税 (20%) を合わせて 145%まで引き上げられたが、2025 年 10 月末の米中首脳会談での合意により 2026 年 11 月 10 日まで 20% (IEEPA 税率 10%+相互関税 10%) に引き下げられた。

このほか第 2 次トランプ政権では輸入申告額 800 ドル以下の少額貨物の関税支払いを免

除するデミニミスルールについて、対中輸入での適用を 2025 年 5 月に停止、8 月 29 日には他の国に対しても適用を停止した。また、通商法 301 条に基づく措置として、中国企業が運航・所有、または中国製の船舶が米国港湾に寄港した際の追加料金の徴収を 2025 年 10 月 14 日から開始したが、こちらも米中首脳会談の合意を受けて 2026 年 11 月 10 日まで徴収を停止している。

### 3. 米国との交渉合意による ASEAN に対する相互関税の引き下げ

2025 年 4 月 2 日にトランプ大統領が発表した相互関税は日本に対して 24%、中国に 34%の税率が設定されていたほか、ASEAN に対してはカンボジアやラオス、ベトナム、ミャンマーに 40%以上、タイとインドネシアは 30%台といった高い税率が賦課されることとなった（表 4）。輸出に占める米国の割合が 40%を超えるカンボジアへの相互関税は 49%と非常に高く、ムーディーズは相互関税の発表後にカンボジアの格付けを「ネガティブ」に引き下げるなど高関税による悪影響が懸念された。

トランプ大統領は 4 月 9 日に予定していた相互関税の適用を 8 月 1 日まで停止したが、この間に ASEAN の多くの国は米国との貿易交渉に臨んだ。その結果、カンボジアとタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンに対する相互関税の税率は 19%、ベトナムは 20%に引き下げられた。シンガポールは 10%のベースライン関税を維持、米国との交渉を行わなかったラオスとミャンマーの相互関税率は 40%となった（注 4）。

表 4：米国の ASEAN に対する相互関税率

国名	4月2日時点	現在
カンボジア	49%	19%
ラオス	48%	40%
ベトナム	46%	20%
ミャンマー	44%	40%
タイ	36%	19%
インドネシア	32%	19%
ブルネイ	24%	25%
マレーシア	24%	19%
フィリピン	17%	19%
シンガポール	10%	10%

（注）青字は 4 月時点と比べて税率が低下、赤字は上昇した国。シンガポールはベースライン税率を記載。（出所）米国ホワイトハウスウェブサイト、各種報道より作成

米国の相互関税に対し、ASEAN で最も敏感な反応を示した国は米国への輸出依存度が高いベトナムであった。ベトナムはトランプ大統領が相互関税を発表する直前の 2025 年 3 月 31 日に一部の自動車や LNG などの MFN 税率を引き下げた。さらに 6 月には米国から 30 億ドル分の農産品を輸入する覚書 (MOU) を締結し、トランプ大統領との交渉に臨んだ。その結果、ベトナムは 7 月 2 日に米国との交渉に合意、英国に次ぐ 2 番目の合意国となった。米国のベトナムからの輸入税率は 20%に引き下げられたが、ベトナムを経由した迂回輸出と見なされる製品には 40%が課税される。2025 年末時点で迂回輸出の基準などの詳細は不明だが、米国が迂回輸出元として警戒している中国政府は「中国の利益を犠牲とした取引に断固反対する」として反発を示している (注 5)。

トランプ大統領はベトナムとの交渉合意後、「ベトナムは米国に市場を開放し、米国製品は無税でベトナムに輸入できる」と発言した (注 6)。ただし、ベトナムの輸入における米国のシェアは 4.2%と輸出と比べて低く (表 2 参照)、対米輸入の上位 5 品目 (米国からの輸入全体の約 4 割に相当) の輸入税率は既に無税である (表 5)。したがって、ベトナムが米国からの輸入関税を引き下げたとしても全体的に見れば影響は限定的だと考えられる。

なお、自動車に関し、ベトナムの対米輸入は 1500cc～3000cc のガソリン車 (HS8703.23) が中心である。2023 年のベトナムのガソリン車の輸入額で最も多い国はタイ (シェア 41%)、次いで米国 (17%)、日本 (13%) の順である。1500cc から 1800cc のガソリン車の場合、通常の輸入に掛かる MFN 税率は 2025 年 7 月時点で 70%、タイからの輸入は ATIGA (ASEAN 物品自由貿易協定) の利用により関税は無税、日本からは CPTPP (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) の利用によって関税が 35%に低下する。これまで米国はベトナムとの貿易協定が未発効のため輸入に際し 70%の関税が賦課されていたが、仮にベトナムとの交渉合意により自動車の関税が撤廃された場合、大幅な関税の削減に繋がる。

表 5：ベトナムの対米輸入上位の品目（2023 年、単位：100 万ドル、%）

HSコード	品目名	輸入額	シェア	関税率
	合計	13,827	100.0	
854231	CPU(中央演算装置)	3,626	26.2	0.0
520100	実綿及び繰綿	910	6.6	0.0
280461	けい素	470	3.4	0.0
120190	大豆	451	3.3	0.0
880730	飛行機の部品	388	2.8	0.0

(注) 税率は 2025 年 7 月時点（出所）Global Trade Atlas、World Tariff より作成

ベトナムとの交渉合意後、トランプ大統領は ASEAN 各国との貿易交渉において、インドネシア（7 月 15 日）、フィリピン（7 月 22 日）、タイ（8 月 1 日）との合意を次々と発表した（注 7）。米国はマレーシアとカンボジアについて 7 月 31 日に相互関税の税率を引き下げ、10 月 26 日に米国とマレーシア、カンボジアとの通商協定の内容を発表した（注 8）。

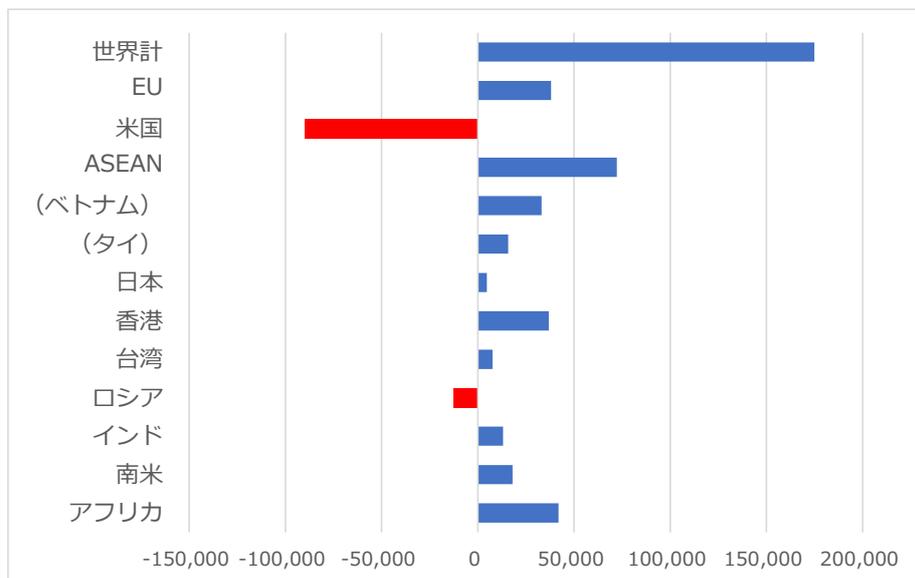
同じく 10 月 26 日にはベトナムおよびタイとの枠組み合意も発表され、米国はマレーシア、カンボジア、ベトナム、タイに対する 8 月 7 日実施の相互関税率（ベトナム：20%、その他：19%）の維持に加え、相互関税の大統領令の付属書に記載された品目（相互関税の引き下げを行う可能性がある品目）のうち特定品目の相互関税を免除する。一方、ASEAN の 4 か国は米国原産の工業品・農産品に対する関税の削減、非関税障壁の撤廃に加え、航空機や半導体、LNG などの米国産品の購入、対米投資の拡大などを実施することとなった。

#### 4. 米中貿易が縮小する一方、中国企業は ASEAN の製造業への投資を拡大

##### (1) 2025 年、中国は米国以外への輸出が拡大し、過去最大の貿易黒字を記録

第 2 次トランプ政権発足後の中国の相手国別の輸出額（2025 年 1～11 月）を前年の同期と比較すると、輸出の総額は 3 兆 4147 億ドルと 1749 億ドル増加したのに対し、米国向けの輸出額は 3859 億ドルと 899 億ドル減少した（図 11）。米国への輸出が減少した一方で EU およびベトナムやタイなどの ASEAN、香港、アフリカ向けの輸出が増加し、こうした国々が中国の輸出拡大に寄与した。堅調な輸出を背景に 2025 年の中国の貿易黒字は 1 兆 1890 億ドルと過去最高を記録した（注 9）。

図 11：中国の輸出額の増減（2025 年 1～11 月合計の対前年同期、単位：100 万ドル）



(注) 金額は速報値

(出所) 中国海関総署のデータより作成

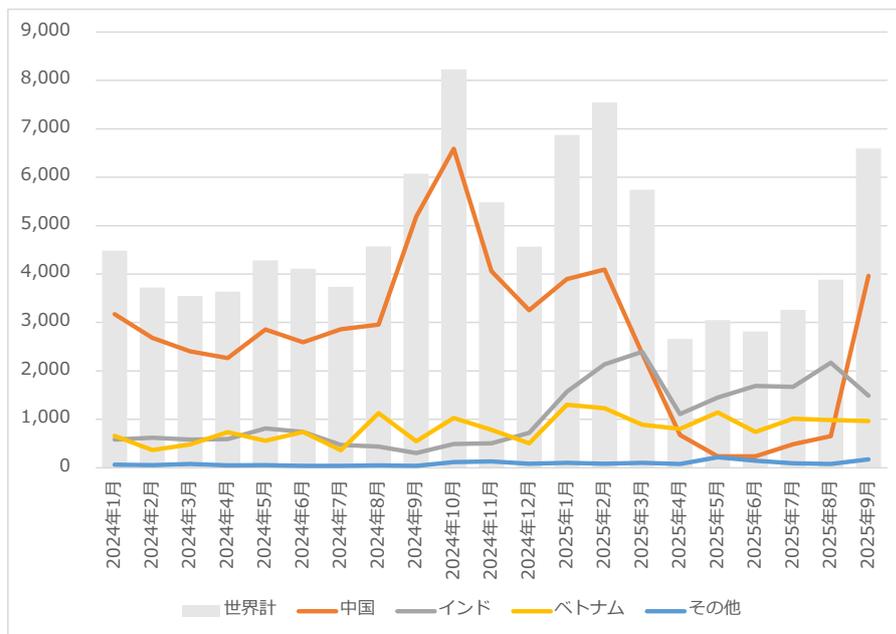
## (2) 米国ではスマートフォン、ルーターなどの対中輸入が減少

中国の対米輸出の減少が顕著な品目として、電話機・データの送受信機器（HS8517）が挙げられる。なかでも米国のスマートフォン（HS8517.13）の輸入は 2025 年 2 月まで中国が最大の輸入相手国であった（図 12）。第 1 次トランプ政権の対中追加関税においてスマートフォンは関税の引き上げが留保されたリスト 4B に該当していたため、中国に対する関税は他の国と同様に無税であった。しかし、第 2 次トランプ政権発足直後の 2025 年 2 月、中国に対して IEEPA に基づいた 10% の追加関税が発動、さらに翌 3 月に税率が 20% に引き上げられると中国からのスマートフォンの輸入は急減した。中国に代わって輸入が増加したのはインドとベトナムである。スマートフォンは第 2 次トランプ政権が実施した相互関税の適用対象外の品目であり、インドとベトナムからの輸入は引き続き無税である。そのため、関税の掛かる中国からの輸入と比べてコスト面で有利となり、2025 年 3 月以降はインドが米国のスマートフォンの最大の輸入国となった。

しかし、2025 年 9 月に入ると再び中国からの輸入が大きく増加した。米国のスマートフォンの輸入は新モデルが発売される 9 月頃から増加する傾向にあるが、インドやベトナムからの 9 月の輸入に大きな増加は見られない。報道によればアップル社は米国向けのスマートフォンの生産を全量インドに移管する意向を示している（注 10）。しかし、2025 年秋

の需要の拡大時期においては関税が賦課される中国からの輸入が増加しており、インドやベトナムからの輸入では十分な供給量が確保できなかったと考えられる。

図 12 : 米国のスマートフォン (HS8517.13) の輸入額 (単位 : 100 万ドル)



(出所) DataWeb (USITC) より作成

スマートフォンと同じく電話機・データの送受信機器 (HS8517) に分類されるコンピュータ用のルーター (HS8517.62) の米国の 2025 年 1-9 月の輸入額は、前年同期から 180 億ドル増加した (表 6)。輸入の増加は主にベトナムとタイが寄与しており、2024 年 1-9 月の時点でタイに次ぐ輸入額の中国からの輸入は減少、マレーシアの輸入額を下回った。

表 6 : 米国のルーター (HS8517.62) の輸入額 (単位 : 100 万ドル)

国名	2024年1-9月	2025年1-9月	増減額
世界計	40,100	58,055	17,955
ベトナム	7,892	15,391	7,499
タイ	5,969	11,983	6,014
メキシコ	6,376	8,062	1,685
マレーシア	2,899	4,895	1,996
中国	5,574	4,273	-1,301
その他	11,389	13,451	2,062

(出所) DataWeb (USITC) より作成

一方、こうした電話機・データの送受信機器に用いられる部品（HS8517.79）について、中国の輸出が大きく増加している。中国からの 2025 年 1-11 月の輸出額は全体で 450 億ドル、前年同期から 1.5 倍近く増加した（表 7）。輸出額が多い国はインドやベトナム、タイなど米国でスマートフォンやルーターの輸入が拡大した国でもある。米国のスマートフォンやルーターの輸入は中国が減少し、インドやベトナム、タイが増加したが、これらの国に対しては中国からの部品の輸出が拡大している。

表 7：中国の電話機・データの送受信機器の部品（HS8517.79）の輸出額

（単位：100 万ドル）

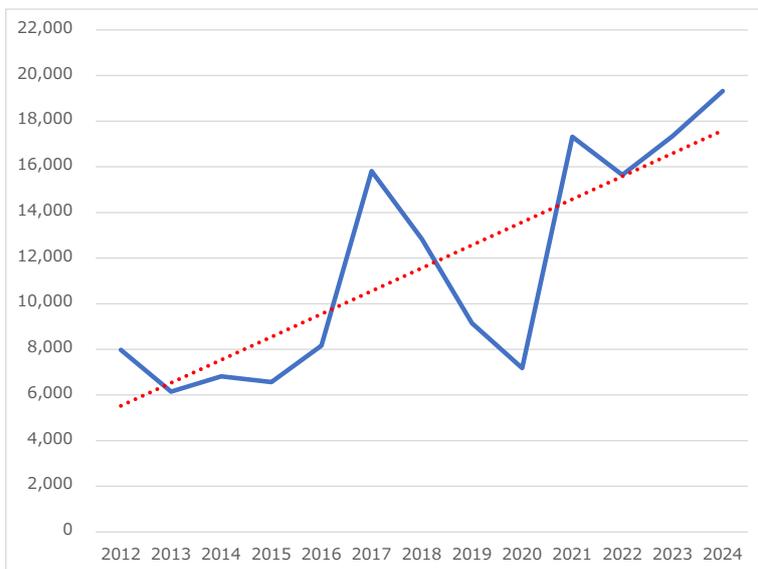
国名	2024年1-11月	2025年1-11月	増減額
世界計	31,750	45,045	13,294
インド	4,777	9,383	4,606
ベトナム	6,055	7,397	1,342
タイ	2,112	7,129	5,017
香港	3,468	5,110	1,643
米国	3,220	2,024	-1,196
その他	12,118	14,001	1,883

（出所）中国海関総署のデータより作成

### （3）中国による ASEAN の製造業への投資が拡大

米国にとって中国からの輸入代替先であるベトナムやタイが、中国からの部品の輸入を拡大している要因のひとつとして、中国企業の ASEAN への進出が挙げられる。中国の ASEAN への直接投資額は 2017 年頃に急激に増加した後、新型コロナウイルスの感染が拡大した 2020 年に大きく落ち込んだ。しかし、感染が終息に向かった 2021 年から再び直接投資額は増加、2024 年には過去最高の 193 億ドルに達した（図 13）。

図 13 : 中国から ASEAN への直接投資額 (フロー、単位 : 100 万ドル)

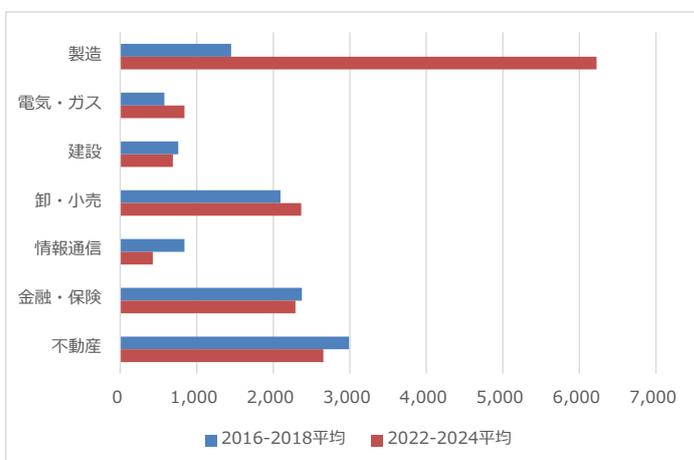


(出所) ASEANstats より作成

中国から ASEAN への投資額が大幅に増加した 2016-2018 年と 2022-2024 年のそれぞれの期間について業種別の投資額を比較すると、図 14 の 7 業種の合計は両期間ともに投資額全体の約 9 割を占めた。ただし、2016-2018 年は不動産や金融・保険、卸・小売が投資の中心であったのに対し、2022-2024 年では製造業への投資が顕著に増加した。新型コロナウイルスの感染拡大によるサプライチェーンの混乱や第 1 次トランプ政権における米中の対立を経て、中国による ASEAN 製造業への投資が加速したと考えられる。

図 14 : 中国から ASEAN の主要産業への投資額

(フロー、2016-18 年、2022-24 年平均、単位 : 100 万ドル)



(出所) ASEANstats より作成

## 5. 貿易の多角化を進める ASEAN、ただし貿易の相手国は集中傾向

### (1) 先行き不透明な状況下で貿易の多角化を図る ASEAN

1990年代初頭、東アジア地域において中国が台頭し、投資誘致先としての存在感の低下を危惧した ASEAN は 1993 年に CEPT（共通効果特惠関税）スキームによる域内の関税の引き下げを実施、ASEAN 域内への投資誘致を図った。一方、ASEAN は中国との間で締結した ACFTA が 2005 年 7 月に発効したほか、韓国や日本、インドなどとも FTA を次々と締結し、2022 年 1 月には ASEAN と日中韓、オーストラリア、ニュージーランドとの広域 FTA である RCEP（地域的な包括的経済連携）協定の発効に到った。

ASEAN の各国も個別に FTA を締結しており、最も発効件数の多いシンガポールでは 2025 年 4 月時点で 21 件の FTA が発効済みである（表 8）。ASEAN で近年貿易が急拡大したベトナムは FTA 網の充実が貿易の拡大に寄与した。ベトナムの FTA の発効件数は 2025 年 4 月時点でタイと同じ 8 件だが、2016 年以降の発効件数はベトナムがタイを上回る。さらにベトナムは CPTPP や EVFTA（EU・ベトナム自由貿易協定）といったメガ FTA に参加、FTA が利用可能な国はタイを大きく上回る。なお、2025 年 4 月時点で交渉中の FTA の件数ではインドネシアが 8 件と多い。インドネシアの二国間 FTA の発効件数は 2020 年までで計 6 件と他の ASEAN 加盟国と比べて少なかったが、2021 年から 2024 年にかけて 4 件の FTA が発効するなど近年は FTA に積極的な姿勢を見せている。FTA 以外ではグローバルサウスの国々が集う BRICS のメンバー国にインドネシアが参加しているほか、パートナー国にはマレーシア、タイ、ベトナムが参加している。米中対立など世界貿易の見通しが不透明感を増すなか、ASEAN の主要国は FTA によって貿易の多角化を図っている。

表 8 : ASEAN で発効済の FTA 件数 (2025 年 4 月時点)

国名	～2000年	～2005年	～2010年	～2015年	～2020年	～2024年	合計	※交渉中
シンガポール	1	7	5	3	4	1	21	4
マレーシア	1	0	3	5	1	1	11	4
インドネシア	1	0	1	2	2	4	10	8
タイ	2	3	1	2	0	0	8	6
ベトナム	1	0	1	2	3	1	8	1
フィリピン	2	0	1	0	1	1	5	2
カンボジア	0	0	0	0	0	3	3	0
ブルネイ	0	0	2	0	1	0	3	0
ラオス	2	0	0	0	0	0	2	0
ミャンマー	1	0	0	0	0	0	1	0
※ASEAN	1	1	4	0	1	1	9	1
合計	12	11	18	14	13	12	81	26

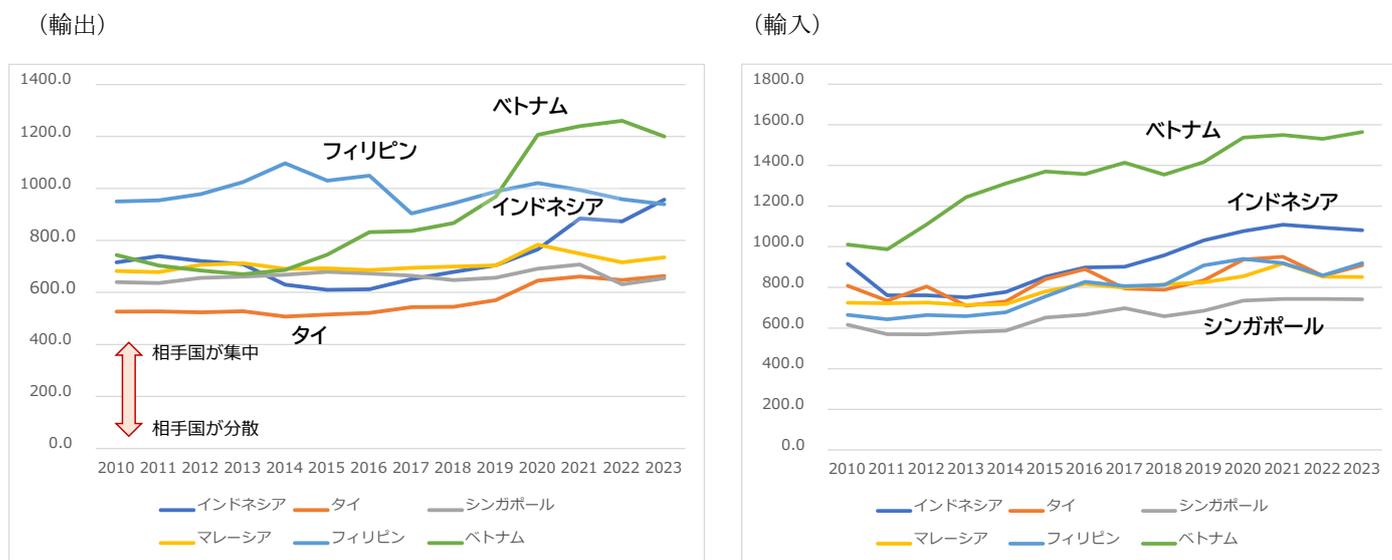
(注) 協定が発効済または署名済のものを集計。自由貿易協定のほか特惠貿易協定も含む。※ASEAN は ASEAN と相手国間で締結した協定

(出所) 世界の FTA データベース (日本貿易振興機構) より作成

## (2) ベトナムやインドネシアで貿易相手国の集中が進む

ASEAN 主要国の貿易相手国について、ハーフィンダール・ハーシュマン指数 (HHI) (注 11) を用いた集中度の推移を見ると、多くの国で指数は上昇傾向にある (図 15)。指数の上昇は特定国との貿易の集中を示している。ベトナムとインドネシアは 2018 年以降に指数が大きく上昇した。ベトナムの輸出は米国、輸入は中国の割合が高く、インドネシアは輸出入とも中国の割合が高い (表 1、表 2 参照)。特定国への過度な貿易の依存は経済安全保障上のリスクに繋がる。ベトナムの対中輸入と対米輸出の増加は、米中対立の“緩衝地帯”としてベトナムを中継した貿易が行われていることを示唆している。

図 15 : ASEAN 主要国における貿易相手国の集中度

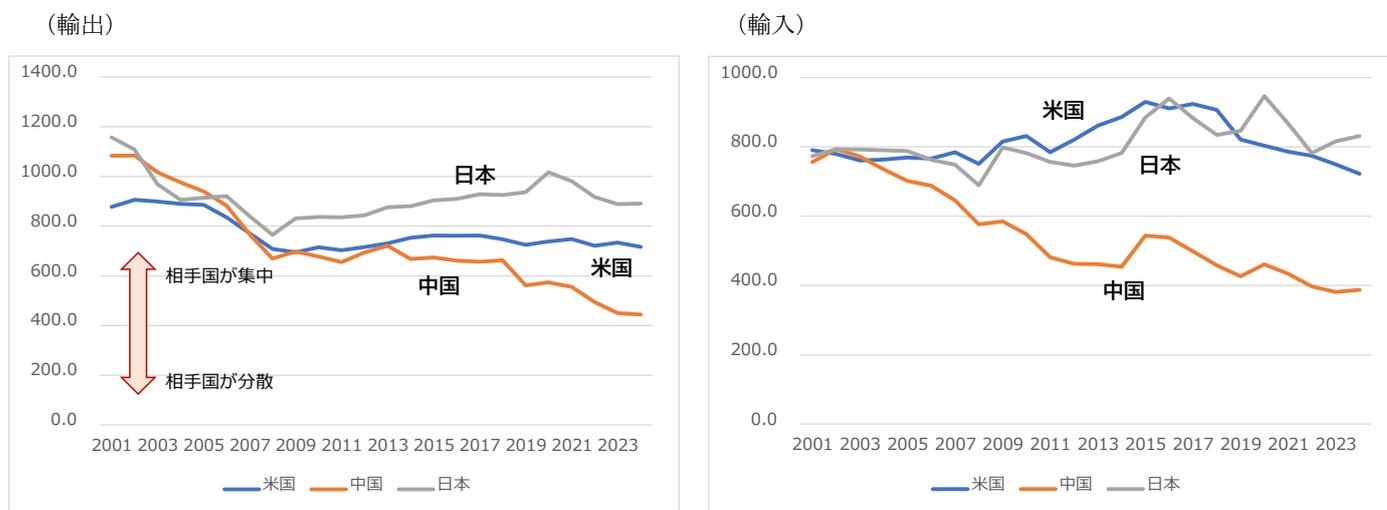


(注) 集中度はハーフィンダール・ハーシュマン指数 (HHI) を用いた。HHI については章末の注 11 を参照

(出所) ASEANstats より作成

米国、中国、日本の貿易集中度では、中国は輸出入とも徐々に貿易の集中度が低下、相手国が分散している (図 16)。中国の輸出入額は 2000 年代に大きく拡大したが、貿易額と共に相手国も拡大した。中国とベトナムはいずれも労働集約的な品目の輸出から IT 関連製品など電気・電子機器製品へと輸出品目の高度化が全体の輸出の拡大に寄与した。しかし、中国の輸出先は世界に広く拡大しているのに対し、近年のベトナムは米国への輸出依存を強めつつある。米中の対立が続くなか、米国の様々な圧力に晒されても中国が世界最大の輸出国であるのは、世界の多くの国が中国と貿易関係にあり、サプライチェーンにとって不可欠な国なためである。ベトナムが強靱なサプライチェーンを構築し、今後も経済発展を遂げるためには特定国への貿易依存を低下させる必要がある。

図 16 : 米国・中国・日本の貿易相手国の集中度



(注) 図 15 と同様

(出所) Global Trade Atlas より作成

## まとめ

2025年に発足した米国の第2次トランプ政権は、自国の関税を経済的な圧力として度重なる関税の引き上げと対象品目の拡大を実施した。米中間の対立については2025年10月末の米中首脳会談での合意に伴い報復措置の応酬はいったん停止したものの、先行きが不透明な状況であることは変わらない。トランプ大統領は2026年に入りベネズエラへの軍事行動やイランとの貿易国へ25%の追加関税を課す大統領令を発表するなど、他国に対する圧力を一層強めている。

ASEANは大半の国が米国との貿易交渉に合意し、米国は合意国との相互関税を引き下げた。しかし、タイおよびカンボジアでは、米国との貿易交渉の条件であった国境紛争の停戦は完全な遵守には至っていない。また、ベトナムの2025年の対米輸出額は過去最高を記録、その一方で米国の対ベトナムの貿易赤字額は2025年第3四半期に前年同期比43%増加、前年同期からほぼ半減した対中貿易赤字額を上回った(注12)。中国製造業のASEAN進出が加速し米国の対ベトナム貿易赤字が拡大するなか、米国との貿易合意における「迂回輸出」の定義によっては対米輸出依存度の高いベトナムにとって大きなマイナス要因となり得る。世界経済の不透明性が高まるなか、ASEAN各国は特定の国への依存リスクを軽減し、柔軟性のある強靱なサプライチェーンの構築を迫られている。日本にとってもASEANとの連携強化は不可欠であり、特定の国に過度に依存しないサプライチェ

ーンの多角化を支援するとともに、透明性の高い通商ルールの整備を通じた経済安全保障と自由貿易体制の維持を共同で実現することが求められる。

注

1. 日本貿易振興機構「ビジネス短信」2024年10月15日付、  
(<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/10/994969ff904a69a0.html>)
2. USMCA（米国・メキシコ・カナダ協定）の原産地規則を満たす製品は適用から除外（ただし鉄鋼・アルミ・銅製品はUSMCAの原産性にかかわらず課税。自動車は非米国産の部分のみ課税の対象、自動車部品は追加関税のプロセスが確立するまで適用対象外）。カナダのエネルギー、資源関連の品目は10%を課税。エネルギー製品以外についてカナダへの税率は2025年8月に25%から35%へ引き上げられた
3. カウチなどの布張り木材製品やキッチンキャビネットに対する追加関税を2026年1月に引き上げる予定であったが、2027年1月からの引き上げに延期された
4. 7月31日に相互関税の大統領令が修正され、8月7日からの関税賦課とラオスとミャンマーなどに対する相互関税率が修正された。ブルネイについては7月9日に24%から25%に税率が引き上げられた。
5. Yahoo ニュース（共同通信）、2025年4月21日付  
(<https://news.yahoo.co.jp/articles/374bdb199e8a819dd56cea27f1d90262e2847dfa>)
6. ロイター、2025年7月3日付  
(<https://jp.reuters.com/world/us/QN6VMA23X5OGRNGBHBY3OC3FFY-2025-07-02/>)
7. 7月24日にタイとカンボジア間の国境で軍事衝突が発生、トランプ大統領は両国の戦闘が続く限り関税交渉を行わないと表明、両国は7月28日に停戦に合意した。
8. 日本貿易振興機構「ビジネス短信」2025年10月28日付  
(<https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/10/43b6f555240037b5.html>)
9. ロイター、2026年1月14日付  
(<https://jp.reuters.com/markets/japan/MM7PJQ4XABOCJP6OG4ZD3Q3OJI-2026-01-14/>)
10. 日本経済新聞電子版、2025年4月25日付  
(<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOGN255HX0V20C25A4000000/>)
11. 貿易集中度（ハーフィンダール・ハーシュマン指数（HHI））：各国の貿易に占める相手国別のシェアの2乗を合計して算出する。貿易相手が一国のみである場合に同指数は1万となる一方、貿易相手が分散している場合に同指数は0に近づく。例えば、A国がB国から50%、C国から30%、D国から20%の輸入をしている場合、A国のHHI指数は $50^2+30^2+20^2=3,800$ となる。最大値（一国のみから輸入した場合）は $100^2=10,000$ となる。（参考：通商白書2020「サプライチェーンにおける集中度の高まり」、経済産業省）
12. ロイター、2026年1月13日付  
(<https://jp.reuters.com/markets/japan/Z5HRVEUNB5NKNAKBQSWHTQS5VQ-2026-01-13/>)

<参考資料>

- ・ 経済産業省「通商白書2020」
- ・ 日本貿易振興機構「米国トランプ政権の関税政策の要旨」
- ・ 日本貿易振興機構「ビジネス短信」

[禁無断転載]

---

AEC2025 に向けて前進した ASEAN

令和 7 年度（一財）貿易・産業協力振興財団 助成事業

発行日 2026 年 2 月

編集発行 一般財団法人国際貿易投資研究所（ITI）

〒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>

---

