



I. 対ASEAN協力の方向性

(1) 我が国にとってのASEANの重要性

- ◎人口約6億人（> EU約5億人）、成長著しい経済（GDP約2.1兆ドル（2011年、過去10年で約3倍に））。
- ◎地政学的重要性（中印両大国に隣接／南シナ海を擁しインド洋を臨む／シーレーンの要衝）
- ◎ASEAN+3や東アジアサミット等地域協力の要
⇒ASEANは常に我が国にとって特別なパートナー

【図表1】ASEAN10か国



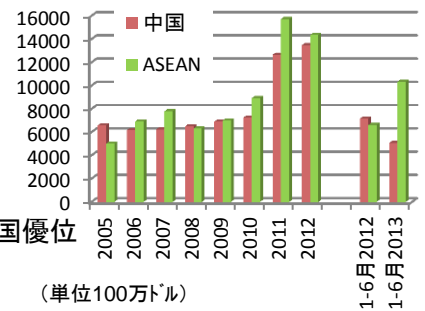
(2) 日ASEAN特別首脳会議（12月13-15日、於：東京）

- ◎協力関係開始40周年にあたる本年は「日ASEAN関係を、新たな次元に引き上げていくよい機会」（内外記者会見（ラオス）での総理発言）
- 安倍総理は日本の総理として初めてASEAN全10か国を既に訪問
- 40周年の締めくくりとして東京で日ASEAN特別首脳会議を開催。

◎ASEAN域内の日系企業のビジネス環境整備

- ASEAN地域の日系企業数は約7000社（外務省統計）
- 日本のASEAN向け投資は、中国向け投資を上回る高いレベルで推移。特に、2013年上半期の対ASEAN投資額は対中投資の倍（図表3参照）
- ASEANから見ると、日本からの投資はEUと並び最大。中国や韓国を圧倒（中国の3倍、韓国の6倍（図表4参照））ただし、CLM（カンボジア、ラオス、ミャンマー）については依然として中国優位
- ASEAN域内における我が国経済活動は年々拡大（過去1年で日本人商工会議所メンバーがASEANで12%増、CLMで63%増）

【図表3】日本の対外直接投資（対中国・対ASEANの比較）

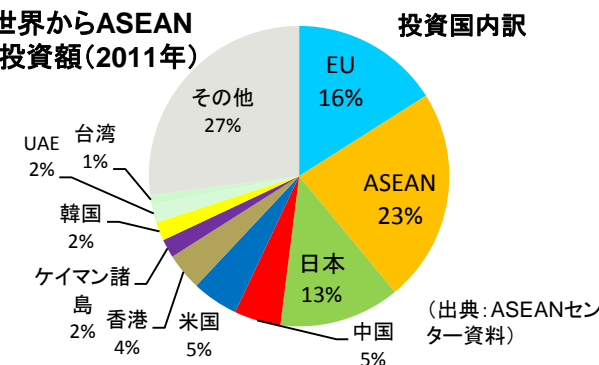


（出典：JETRO資料）

◆ 物流を始めとする連結性強化は、以下の観点から日系企業のビジネス展開を後押し

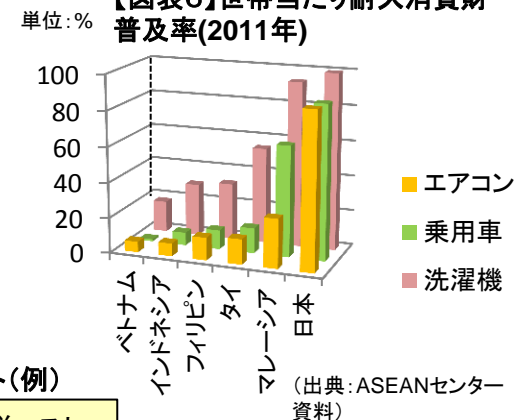
- 物流コスト・時間の低減（南部回廊の例につき図表5参照）
- 耐久消費財普及のポテンシャルの高いASEAN域内全体に販路拡大（普及率につき図表6参照）
- 生産ネットワークの拡大（「タイ+1」などの動き促進：南部回廊の例につき図表5参照）

【図表4】世界からASEANへの直接投資額（2011年）



（出典：ASEANセンター資料）

【図表6】世帯当たり耐久消費財普及率（2011年）



（出典：ASEANセンター資料）

【図表5】ODA等による南部回廊整備による日本企業のメリット（例）

- バンコクからホーチミンの陸路所要時間がおおよそ半減（輸送コスト等の低減）
- 道路の改修等により、現在多くを海上輸送に頼る精密機械等の陸送も可能に
- タイに比べ賃金3分の1のカンボジアにタイの生産工程の一部を移すことにより、生産コストを大幅に削減（いわゆる「タイ+1」戦略）
- 我が国のNACCSをベースとした通関システム導入支援等による貿易円滑化



域内生産ネットワーク拡大の例

フロンペン
ミネベア（小型モーター）
 タイの工場を主力生産拠点としながらカンボジアで労働集約的の工程を処理し、完成品をタイに戻している

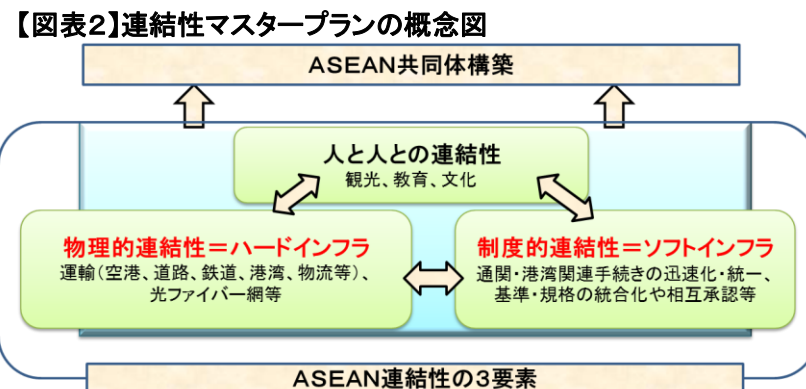
バベット（ベトナムとカンボジアの国境付近）
日系縫製企業など
 ホーチミンから部材を調達し、カンボジアで労働集約的の工程を処理し、完成品をホーチミンに戻してから輸出

（出典：JETRO、JICA資料を基に内閣官房にて作成）

II. ASEAN連結性支援の意義

(1) ASEAN連結性とは

- ◎2015年の共同体構築に向けて、物流や人の流れの円滑化を促進し、もって域内の経済的一体性を高めるASEANのイニシアティブ。
- ◎2010年のASEAN首脳会議で連結性マスタープランを採択。（図表2参照）



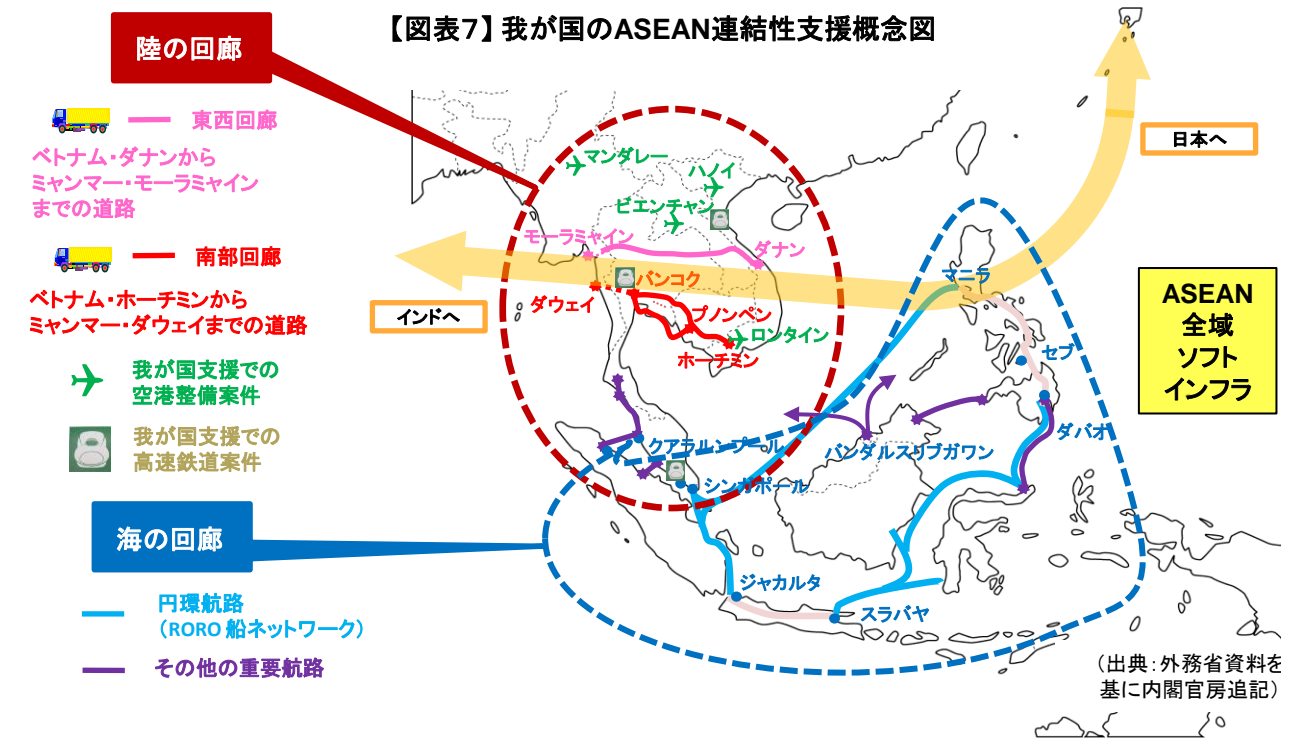
（出典：外務省資料）

(2) 我が国にとっての連結性強化支援の意義

- ◎ASEAN統合の進展と一体性強化は、東アジアの平和と安定にとり不可欠
- ◎ASEAN連結性支援は我が国とASEANとの関係強化にとって極めて重要であり、安倍総理も累次コミット
- 「日本としては、ASEAN内の連結性の向上のための道路、橋などのインフラ整備、地域のシステム標準化などを引き続き支援していく。」（内外記者会見（ラオス）での発言）
- ◎我が国経済にも大きく裨益
- インフラ案件の「サプライヤー」（受注者）としての重要性（ASEANのインフラ需要は今後10年間で約6000億ドル）←インフラ輸出戦略の中核
- 現地日系企業を中心するインフラの「ユーザー」としての重要性（右ページ参照）
- 「ASEAN内の連結性が向上して、地域のヒト、モノ、カネの流れが一層活発になることは、地域諸国のみならず、ここで活動する日本企業、ひいては日本経済の活性化につながる」（上記総理発言）

Ⅲ. 我が国のASEAN連結性支援(新規主要案件)

- 我が国のASEAN連結性支援は、「陸の回廊」、「海の回廊」、「ASEAN全域ソフトインフラ」の3本柱。(図表7参照)
- 今回の日ASEAN特別首脳会議を機に、これら協力を更に深化・拡充。



主要プロジェクト例1 ASEAN域内 PPP制度整備 及び PPP案件促進支援事業

- 連結性案件のような大規模インフラ開発には、民間資金を活用した官民パートナーシップ(PPP)のニーズ大。
- しかし、各国の制度未整備等で、他地域に比べ実際のPPPインフラ建設は進まず。
- ASEAN域内のPPP制度を整えるため、以下の3つの取組推進が必要。⇒ PPPインフラ案件を具現化させ、連結性実現へ

- ① 制度整備支援: 政府間の働きかけ(日ASEAN交通連携、ERIA※)、技術協力、PPP制度改善を条件とした円借款(開発政策借款)等を活用。
- ② 個別案件形成支援: 日本企業提案型のJICA協力準備調査(PPP F/S)等を駆使。
- ③ 資金調達支援: JICA海外投融資及び円借款、JBIC融資、NEXI保険など、我が国の公的ファイナンスツールをフル活用。

～実際のPPPインフラ案件例～ ロンタイン国際空港開発(ベトナム)

- ホーチミン近郊での新空港建設案件。PPPのいわゆる上下分離方式での整備に向けて調整中。
- ⇒ 官が整備する下物(滑走路)には円借款活用を想定。
- ⇒ 上物(ターミナル)の建設・運営には民間資金活用を想定しており、日本企業グループがJICA協力準備調査(PPP F/S)を実施中。
- PPP制度改善のため、越政府高官向けに訪日研修も実施。



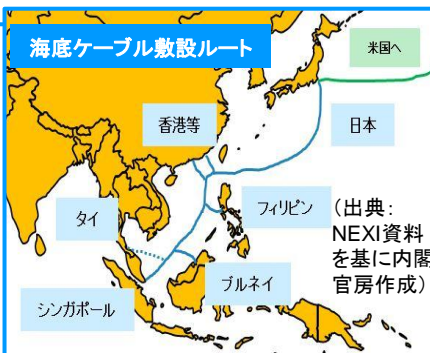
主要プロジェクト例2 国道9号線整備事業(ラオス)

- ラオス国道9号線は東西回廊の一部を成すが、通行量増加や車両の過積載の影響を受け路面状況が悪化。
- このため、無償資金協力で道路の構造強化を行うとともに、技術協力でラオス政府の道路維持管理体制の能力強化を実施。
- 「陸の回廊」の連結性強化に資するもの。



主要プロジェクト例3 光海底ケーブル敷設事業

- ICTインフラの連結性強化事業。ASEAN域内に光海底ケーブルを敷設し、日本とも接続。KDDIを含む国際コンソーシアムが建設主体で、NEC等が受注。
- 公的ファイナンスからはNEXI保険、JBIC融資で支援。
- ICT利活用を拡大し、「ASEANスマートネットワーク構想」実現にも寄与。(総務省が通信網現状調査を実施予定)



主要プロジェクト例4 ASEAN全域の医療水準向上事業

- ASEAN連結性マスタープランでは、域内の「医療分野の相互認証体制確立」が目標。
- 他方、域内の医療水準には甚だしい格差が存在。⇒ 当面は、各国の医療水準底上げのため、UHC*達成に向けた個別支援が重要。(医療技術・機器の普及、制度支援(公的医療保険等)等)
- 先般の総理訪問時にカンボジア、ラオスと医療分野の保健当局間協力覚書に署名・事業化を支援。



主要プロジェクト例5 農産物・食品のSPS対策支援事業

- ASEAN域内でSPS(食品安全、動物衛生、植物防疫)関連国際基準の普及等を行い、域内のSPS措置の調和を支援。
- 越境性の感染症(口蹄疫、鳥インフルエンザ等)への対応能力を強化。



※ 東アジア・ASEAN 経済研究センター(ERIA)

- 我が国の提唱により2008年に設立されたASEANのシンクタンク(本部ジャカルタ)。我が国からは資金面に加え、西村事務総長等を派遣し、全面的に支援。ASEAN連結性マスタープランの策定にも大きく貢献。

Ⅳ. 本テーマにおける論点

1. 日ASEAN特別首脳会合の重要な成果の一つとなる「ASEAN連結性支援」を、今後いかに進めるか。
2. ASEAN連結性整備のために、既存の資金に加え、どのような資金リソースが考えられるか。