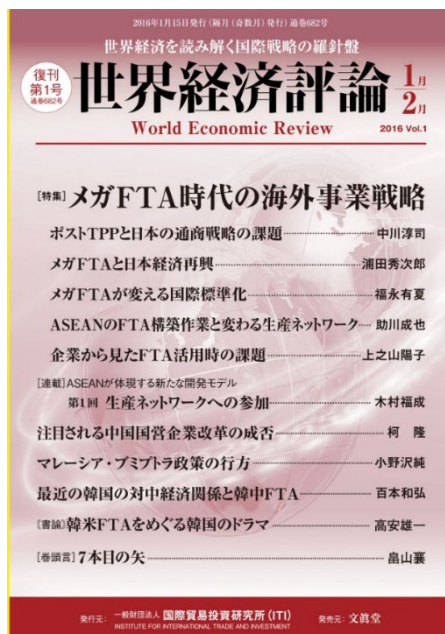


本論文は

世界経済評論 2016年 1/2月号

(2016年1月発行)

掲載の記事です



世界経済評論

定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料

OFF



富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

定期購読
期間中

デジタル版バックナンバー読み放題!!



世界経済評論 定期購読



☎0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。
お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

Fujisan.co.jp
雑誌のオンライン書店

ASEANのFTA構築作業と 変わる生産ネットワーク

国際貿易投資研究所客員研究員 助川 成也

すげがわ せいや 1969年生まれ。九州大学大学院経済学府博士後期課程在学中。中央大学経済研究所客員研究員、神田外語大学非常勤講師（所属は日本貿易振興機構（JETRO）企画部海外地域戦略班）。1998～2004年、2010～2013年にタイ・バンコクに駐在。著書：『ASEAN大市場統合と日本』（共著、文眞堂、2014年）他。

2015年10月、5年半にも及ぶ交渉を経て、環太平洋経済連携協定（TPP）が大筋合意に達した。世界のGDPの約4割を占める12カ国による高度な自由化と「21世紀型新通商ルール」設定を標榜した巨大経済圏作りは大きな山を越えた。TPPでは物品貿易における自由化率（関税撤廃率）は日本を除く11カ国で99～100%、「重要5項目」の例外扱いを求め交渉に参加した日本で95.1%である。特に日本がこれまで締結してきた経済連携協定（EPA）の自由化率が84.4%～88.4%であることを鑑みると、例外品目が極めて少ない高水準のFTAと言えよう。

一方、経済規模・発展段階が大きく異なるASEAN10カ国は、2015年12月末にASEAN経済共同体（AEC）を構築する。2015年1月には後発加盟4カ国の一部品目を除き関税を撤廃、その自由化率はTPPにおける日本のそれをも上回る96.0%に達する。20年以上にも亘って続けられてきたASEANの「単一の市場と生産基地」に向けた取り組みは、TPPに比肩する高水準のFTAに変貌している。

本稿では、これまでのASEANのFTA構築作業を振り返るとともに、日本が長年に亘り資本を投下してASEAN全域に築き上げてきた「生産ネットワーク」にFTAがどのように影響を及ぼしたのか概観する。また、東アジアの経済圏作りが「重層化」している中、日本が創り上げてきたアジア生産ネットワークの「強靱化」や「稼ぐ力」の最大化に向けた課題を探る。

I AFTAに始まる 東アジアのFTA構築

現在、東アジアではASEANをハブに5つのASEAN+1FTAが構築されている。そして更にそれらを全て包含する形で2013年5月から16カ国による東アジア地域包括的経済連携（RCEP）交渉が行われている。RCEPの交渉参加16カ国のうちASEAN4カ国、日本、豪

州、ニュージーランドの7カ国は、2015年10月に大筋合意に達した環太平洋経済連携協定（TPP）に参加している。これらアジア太平洋地域における経済圏作りは、「スパゲティボウル現象」の発生が危惧されるほど「重層化」している。

これら東アジアにおける経済圏の構築作業は既に20年以上にも亘るが、その中で端緒の取り組みであり、且つ中核的な役割を担ってきたのが、ASEANによるASEAN自由貿易地

域 (AFTA) である。当時、ASEAN は高率の関税障壁により国毎に市場が分断されていた。世界銀行によれば、1990 年時点の最恵国待遇 (MFN) 税率は、シンガポールは 0.4% であったが、他の加盟国は軒並み 2 桁を超える関税が課されていた。最も高いのがタイで 39.8%、これにフィリピン (同 27.8%)、インドネシア (20.6%)、マレーシア (16.9%) が続く。

1990 年代前半に ASEAN が単一市場構築に踏み出したのは、欧米での地域経済統合の潮流と隣接する中国の改革開放路線への転回など、国際政治経済環境の大きな転換点にあったことが背景にある。具体的に、欧州では 1992 年に欧州連合条約が調印され、欧州連合 (EU) が誕生した。また同年、北米大陸では米国、カナダ、メキシコ 3 カ国による北米自由貿易協定 (NAFTA) が署名された。一方、アジアをみれば、中国の最高指導者鄧小平が「社会主義市場経済」を提唱し、改革開放路線へ転換する方針を打ち出した。これまで「外国直接投資」をエンジンとして経済開発・工業化を推進してきた ASEAN は、市場が分断されたままでは、外国資本の視線が欧米や中国にシフトしかねないと危機感を募らせた。ASEAN は、自らも単一市場を目指すことで「投資先」としての魅力を堅持しようとした。

ASEAN は 1992 年、AFTA 設立が明記された「ASEAN 経済協力の実施に関する枠組み協定」を採択、そのうえで「AFTA のための共通効果特惠関税 (CEPT) 協定」により具体的な関税の引き下げ方法や非関税障壁の撤廃について定めた。AFTA は域内関税削減を通じた生産規模の拡大により、単位当たりの生産コストの削減を目指すものである。しかし、AFTA は高率の関税を域内原産品に限り徐々

に引き下げ、最終的に 0~5% 以下を目指す 15 年にも亘る長期構想であったため、企業からは、その恩恵を享受できるのは「相当先のこと」としてあまり重要視されてなかった。具体的に、当初の AFTA の目標は、1993 年の発効から 5~8 年以内に関税削減対象品目 (IL) の関税を 20% 以下に削減、更に 20% もしくはそれ以下になった品目については、2001 年から 7 年間かけて (2008 年) 域内関税を 0~5% に引き下げるものであった¹⁾。1995 年時点の AFTA 平均特惠税率は 10.0% で、中でもタイ、インドネシア、フィリピン 3 カ国の同税率は、18.2%、15.2%、10.7% と、当時、まだ AFTA を積極的に利用する環境にはなかった。

このため、AFTA の恩恵を先取りすべく考案されたのが「ASEAN 産業協力スキーム (AICO)」である。AICO は 1996 年 4 月に合意され、同年 11 月に発効した。これは ASEAN 域内に二つ以上の拠点を有する企業が、域内での生産分業を行い、スケールメリットを出すことで、国際競争力を強化する目的で作られたスキームであり、2008 年の実現を目指す AFTA の「域内関税 0~5%」を AICO 対象企業に前倒しで付与するものである。

1996 年の AICO 導入から 2008 年 9 月までの間に 212 件の申請があり、うち 150 件が認可された。そのうち約 9 割は自動車産業が占めるなど、AFTA の先取り措置 AICO を通じた ASEAN でのサプライチェーンの構築は、先ず自動車産業を中心に始まった。

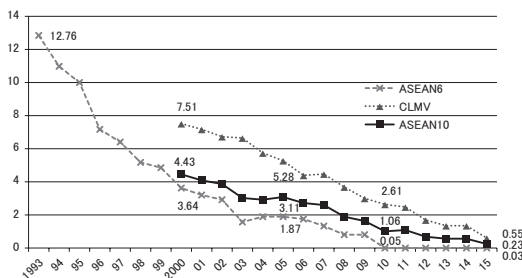
II AFTA の関税低減化への取り組み

これまで日本企業は、高関税で分断されていた ASEAN 各国市場に参入するため、同じタ

イブの製品であっても域内の複数国で別々に拠点を設け生産するなど、重複投資を余儀なくされた。しかし、国内供給を主目的にした小規模工場であったことから、スケールメリットを享受出来ず、単位当たりの生産コストは自ずと高くならざるを得なかった。その生産体制を一変させたのがAFTAである。

1993年当時、ASEAN 6カ国の平均AFTA関税率は12.76%であった。97年7月にアジア通貨危機が発生したが、ASEANはAFTA関税削減のペースを緩めるところか、逆にその危機感から、加速化させたとともに自由化を深掘りした。1998年の第12回AFTA評議会では、ASEAN先発加盟国が「ILの0～5%化」の目標を「0%化」へと深掘りすることを決めている。2000年には先発加盟国の平均AFTA特惠税率は3.64%にまで下落した。1995年以降、ベトナム、ラオス、ミャンマー、そして1999年にはカンボジアもASEANに加盟するとともにAFTAにも参加、より市場規模が拡大したことでASEANの魅力が増した。これら後発加盟4カ国の2000年時点の平均AFTA特惠税率は7.51%、全加盟国平均で4.43%であっ

図1 ASEANの単純平均AFTA特惠税率推移



(注) 1) カンボジア (CLMV 中) の 2015 年のデータは、暫定的な ATIGA 譲許表 (TRS) による。

2) 計測時点は、2007 年：7 月、08 年・09 年：8 月、10 年：3 月、11 年：5 月、12 年 6 月、13 年：11 月、14 年：9 月、15 年 2 月。

(資料) ASEAN 事務局 (2015 年 4 月) より入手した情報をもとに作成。

た。先発加盟国で「ILの0%化」の期限であった2003年、先発加盟国は1.51%、関税撤廃期限の2010年には0.05%へとそれぞれ引き下がったことで、先発加盟国の一連のAFTAに対する取り組みはほぼ終了した。

2010年以降、関税自由化の焦点は後発加盟4カ国に移った。2010年時点で後発加盟4カ国の平均AFTA税率は2.61%であったが、2015年にはセンシティブまたは高度センシティブ品目に指定された未加工農産品、および総品目数の7%を除き、域内関税を撤廃した。その結果、後発加盟国の平均同税率は0.55%にまで下がった。2015年に関税撤廃が猶予された7%の品目は、3年後の2018年に撤廃される。それら品目は、例えばベトナムでは鉄鋼、紙、衣料用織布、自動車および二輪車および同部品、設備機械、建設資材等が含まれている。

2015年に後発加盟国が一部品目を除き関税撤廃を完了したことで、一応はAFTAは完成したといえる。2015年時点での総品目数に対する関税撤廃率(自由化率)は、先発加盟国で99.2%、後発加盟国で90.8%、ASEAN全体でも96.0%になった。これまで日本が締結してきた経済連携協定(EPA)の自由化率は、84.4～88.4%であり、また、2015年10月に大筋合意に達したTPPでも95.1%である。これらをAFTAが上回ることから、AFTAは今や例外品目が極めて少ないTPPに比肩する高水準のFTAになっている。

Ⅲ AFTA がもたらした 生産ネットワークへのインパクト

FTAに期待される効果の1つとして、関税撤廃などの自由化が「外圧」となり、国内で保

護されてきた産業・企業の構造改革が促されることが挙げられる。ASEAN 域内に複数の拠点設置を余儀なくされてきた企業の多くが、AFTA の関税低減化の進展に伴い、より効率的な生産・供給体制の再構築を目指すなど、生産・調達ネットワーク再編の機運が高まった。

2003年に迫っていたAFTAによる「域内関税0～5%」時代の到来を控え、ASEANの日系企業でもそれに呼応した動きがみられた。ジェトロが2001年に実施した「在アジア日系製造業活動実態調査」で、AFTAについて「既に実施している」（利用している）または「計画中」と回答している企業291社のうち、56.7%を占める165社は「ASEAN域内での調達を増加させる」と回答している。またAFTAを活用することで「域内での新規輸出先を開拓する」とする企業も41.2%（120社）にのぼった。これら企業の多くは、AFTAによる関税削減の利用を考えている。

AFTAが始動した1993年当時、域内調達は依然として高い関税障壁に阻まれており、在ASEAN日系企業の平均域内調達率は1桁台であった。しかし、AFTAにより2002～03年以降、域内調達比率が増加した。裾野産業がASEANの中で最も充実し、主に域内への部品供給機能の役割を担うタイを除き、マレーシア、インドネシア、フィリピン等では域内調達比率が2009～10年にかけて15%前後にまで高まった。

しかし、2010年以降、ASEAN域内調達比率は中国からの調達比率が緩やかに上昇するのと反比例する形で下落している。中国とASEANとは2005年7月にASEAN中国FTA（ACFTA）を発効させたが、2010年に一部セクシティブ品目等を除き、中国・ASEAN双

方で関税を撤廃したことが少なからず影響している。これまで日本企業は、概して中国とASEANとのサプライチェーンは別々に構築してきたが、ACFTAによる関税削減・撤廃を機に、繊維や電気機械器具、精密機械器具分野で中国からの調達が増えている。

その一方で、17.5%（51社）は関税削減を機に域内グループ企業間で生産施設の移管・集約を進めた。生産移管・集約は概して、生産ラインをシンガポール等からタイやインドネシアに移管・集約する動きや域内拠点の統廃合、グループ間での生産品目の調整の動きに代表される。

AFTAの関税削減・撤廃は、企業のASEANでの生産体制の変革を促した。そのタイプは大きく2つに分けられる。まず、i) 企業グループ内で生産品目を調整、操業継続を前提に相互供給を各拠点間で図るタイプ、次に、ii) 企業グループ内で生産拠点の統廃合を通じて、規模の利益獲得・拠点全体の経営効率化を図り、限られた経営資源の有効活用を目指すタイプ、である。例えば、前者の代表例として自動車産業があげられる。AFTA関税削減により、日系企業は拠点間で生産品目を調整した上で自動車部品の集中生産・相互供給に動き出した。例えばトヨタは、タイではディーゼルエンジン、ステアリングコラム、ボディパネルを、マレーシアではステアリングリンク、ラジエーター、ワイパーアーム、フィリピンではトランスミッション、等速ジョイント、メーター、インドネシアではガソリンエンジン、ドアロック・フレーム、クラッチなどをそれぞれ集中生産、相互に融通するようになった。

自動車本体でも売れ筋の一部モデルではノックダウン（KD）形式での最終組立を継続する

など生産拠点の統廃合にまでは踏み込んでいない。広い裾野産業を抱える最終組立企業の撤退を伴う拠点の統廃合は、進出先国の社会全体に大きな影響を及ぼす懸念があることも拠点維持の大きな理由の一つである。

比較的生産移管し易いと言われる家電やAV等の電気機器分野は、生産拠点の統廃合を通じて、規模の利益獲得・拠点全体の経営効率化を指向した。ASEANにおいて日系が圧倒的な強さを発揮する自動車分野と異なり、電気機器分野は韓国企業との激しい競争に晒され、拠点再編による競争力強化は待ったなしであった。また、拠点の統廃合を進めるに際し、概して「企業が集まる国」と「企業の撤退が進む国」とにある程度分かれるなど、FTAの負の側面も顕在化した。製品や企業によって異なるが、2002～03年前後、タイ、マレーシアへの生産拠点の集約化が進み、逆にフィリピンや一部インドネシアの拠点が整理されるケースが目立った。具体例として、フィリピン家電協会によると、2002年に12社あったフィリピンのテレビ工場は次々と閉鎖され、2年後の2004年9月にはわずか2社にまで減少したという。同様に洗濯機は5社から2社に、また冷蔵庫も4社から2社へと、それぞれ減少した。この理由として、タイ、マレーシアでは生産に必要な部材を比較的現地で調達し易く、相対的に生産コストが安く抑えられることに加え、円高以降に設置された第三国向けの大型輸出工場がタイやマレーシアに比較的集まっていたことから、各国の内需向け小型工場が大型工場に吸収・統合されたことが指摘できる。

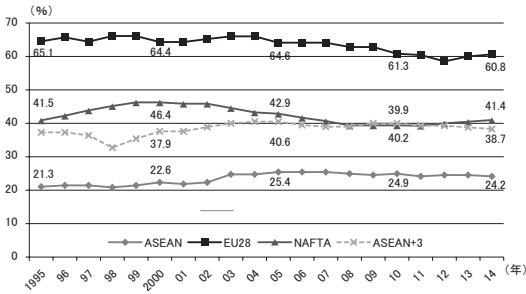
IV AFTAの域内貿易への影響

ASEANの関税削減・撤廃が進展したことで域内貿易は活発化、2014年のASEANの輸出先は域内が最大で25.5%を占めている。ASEANは域内に6億人を超える人口を抱えるものの、所得が高い先進国は人口規模が少ないシンガポールのみである。そのためASEANは、主な市場を域外に求めざるを得ず、主要な輸出先は中国（シェア11.6%）、EU（同10.2%）、米国（同9.5%）、日本（同9.3%）である。その結果、自ずと域内貿易比率は低くなるざるを得ない。一方、EUやNAFTAは、域内メンバーに中規模または大規模の先進国を抱えているため、往復貿易に占める域内貿易比率は比較的高くなる傾向がある。

往復貿易額をベースに算出した域内貿易比率について、ASEAN、NAFTA、EUとを比べた。1968年に関税同盟を完成させたEUの域内貿易比率は、2003年の66.2%をピークに緩やかに下降しているものの、6割前後の水準を維持している。NAFTAについては、輸出で50%前後、輸入で30～40%であることから、域内貿易比率は40%台前半で推移している。一方、1995年で21.3%であったASEANの域内貿易比率は、アジア通貨危機直後の1998年（21.0%）を底に緩やかに上昇傾向を辿るが、ASEAN先発加盟国が関税撤廃を完了した2010年まで一進一退を続け、現在までにその比率は20%台半ばで推移している。

しかし、ASEAN+3（日本・中国・韓国）での域内貿易比率をみた場合、2014年時点で38.7%と、NAFTA（41.4%）に迫る水準となる。現在、ASEAN+3も内包したRCEP交渉が行

図2 主要な地域統合の域内貿易比率推移 (往復)



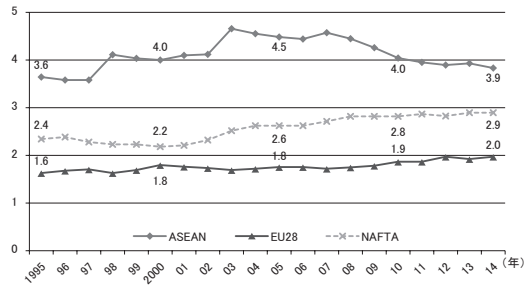
(資料) UNCTADSTAT (UNCTAD).

われているが、RCEPが実現し、同地域で共通の通商ルールが採用されれば、得られる経済効果はより大きなものとなる。

ASEANの域内貿易比率がEUやNAFTAに比べて低いことは、ASEAN各国の相互の結び付きが弱いことを意味するわけではない。経済規模に関係なく相互の緊密性を計測出来る指標として貿易結合度²⁾がある。ここでA国のB国向け輸出で同係数を算出したとすると、1ポイント以上であれば、A国のB国向け輸出シェアが世界のB国向け輸出シェアを上回っており、「(平均以上に)緊密」であることを示している。一方、1ポイント未満であれば、「(平均より)緊密度は低い」といえる。

ASEAN域内での貿易結合度を計測すると、NAFTA、EUに比べて圧倒的に緊密度が高いことがわかる。世界のASEAN向け輸出比率に比べ、ASEANの域内輸出比率は3~5倍になっている。特に、同結合度は1995年以降、「域内関税0~5%」を実現した2003年まで上昇していることが確認出来る。以降、同係数は2007年を頂点に緩やかに下落している。これは、後述する深刻な金融経済危機に見舞われた欧米に比べ、ASEAN経済は比較的好調であったことから、域外からの輸入が拡大基調を辿ったためである。

図3 主要な地域統合の貿易結合度推移



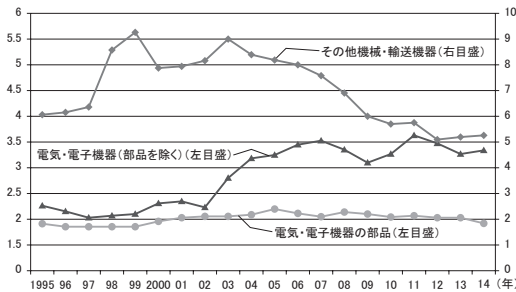
(資料) 図2に同じ。

一方、NAFTA、EUについても、結合度は各々基準値となる1を超えているが、ここ10年程度は緩やかに上昇している。欧米地域では、2008年のリーマンショックに端を発した金融危機が欧州にも飛び火、翌2009年にギリシャで財政危機が明らかになったことを手始めに、以降、南欧を中心にソブリン・リスク(国家の信用リスク)が拡大、債務不履行寸前になる国も出るなど欧州債務危機と呼ばれるまでになった。米国は2008年と2009年に経済成長率がマイナスに陥り、EUも2009年に▲4.4%を記録するなど、内需不振が結果的に域内貿易結合度を緩やかに押し上げた。

域内貿易結合度からも、AFTAが2002~03年ごろに実質的に稼働したことを踏まえ、日本企業を中心に、AFTA時代に対応した、より域内緊密なサプライチェーンを構築したことが確認出来る。この動きは、機械分野の域内貿易結合度を算出することでより明確化する。

日本企業がASEANに構築したサプライチェーンを通じて取引されている品目の相当部分は「機械及び輸送用機器」(SITC7)とみられる。同品目は、ASEANの域内貿易の柱となっており、2014年では域内貿易におけるシェアは、輸出では38.2%、輸入では35.2%を占めている³⁾。「機械及び輸送用機器」は、大きく

図4 機械及び輸送用機器（SITC7）の域内貿易結合度推移



(資料) 図2に同じ。

i) 電気・電子機器（部品を除く）、ii) 電気・電子機器の部品、iii) その他機械・輸送機器、に分けられる⁴⁾。

まず電気・電子機器と同部品については、2002年までほぼ平行に動いていた。しかし2003年以降、電気・電子機器の部品に大きな変動が見られない一方で、電気・電子機器（完成品）では域内貿易結合度が急速に上昇している。同年、ASEAN先発加盟6カ国において域内関税のほぼ全てを0～5%に削減した。それを踏まえて電気・電子機器分野における域内完成品貿易が急速に拡大したことが要因である。同域内貿易結合度は2007年をピークに翌2008年に発生したリーマンショックの影響を受け下落傾向が続いたものの、2010年にASEAN先発加盟6カ国の関税撤廃が完了したことで再び上昇に転じ、結合度は3～4で推移している。

一方、その他機械・輸送機器については、特に自動車を中心とする輸送機器について、もともとMFNベースで高関税が課されていたため、特に域外からの輸入は困難であることから、域内貿易結合度ははずと高くなる。これまで多くのASEAN各国は、ノックダウンキットを組み立てる形で国内生産をしてきたが、ア

ジア通貨危機の影響も多いとみられるが、1998年にAFTAの前倒し措置に位置付けられる「ASEAN産業協力スキーム（AICO）」が実質的に稼働したことで、自動車部品の集中生産・相互供給が開始され、同結合度は一気に上昇をみせた。また、2003年以降、AFTAによりASEAN先発加盟国の完成車の関税が0～5%以下に削減されたことにより、完成車の域内相互供給を開始した。主にタイはピックアップトラックや小型乗用車を、インドネシアはミニバン等を、それぞれ生産、AFTAを使い域内各国に供給を開始した。実際に自動車に絞って域内貿易結合度をみた場合、ここ10年程度は10～15の間を推移している。一方、その他機械・輸送機器には一般機械や精密機器等も含まれることから、中国を先頭にASEANが締結したASEAN+1FTAが2005年以降次々と発効したこと、欧米等先進各国市場が2008年のリーマンショック以降、長期に亘り不振に陥っている一方で、比較的好調なアジア向けに輸出を拡大していることから、域内貿易結合度は緩やかに下落している。しかし、その結合度は依然として5を上回るなど、高い緊密度を保っている。

V FTAを活用する 在ASEAN日本企業

在ASEAN日系企業は、1993年に発効したAFTAをはじめ、日本とASEANとのEPAのみならず、ASEANをハブに構築してきた5つのASEAN+1FTAを積極的に活用している。在ASEAN日系企業のFTA利用状況について、2006年時点での利用率は輸出入とも2割以下にとどまっていた（輸出：19.7%、輸入：16.0%⁵⁾）。以降、輸出は2010年に、輸入

表1 在 ASEAN 日系企業の ASEAN 域内輸出入における FTA 利用の現状

| | 平均 MFN 税率 | 関税撤廃割合 (MFN) | 輸出 | | | 輸入 | | |
|----------|-----------|--------------|-------|-----|------|-------|-----|------|
| | | | 輸出企業数 | 利用中 | 利用率 | 輸入企業数 | 利用中 | 利用率 |
| ASEAN 全体 | — | — | 770 | 354 | 46.0 | 657 | 303 | 46.1 |
| インドネシア | 6.9 | 12.7 | 133 | 70 | 52.6 | 164 | 101 | 61.6 |
| タイ | 11.4 | 20.7 | 203 | 101 | 49.8 | 115 | 66 | 57.4 |
| マレーシア | 6.0 | 65.6 | 108 | 53 | 49.1 | 87 | 39 | 44.8 |
| シンガポール | 0.2 | 100.0 | 150 | 69 | 46.0 | 83 | 32 | 38.6 |
| ベトナム | 9.5 | 37.0 | 125 | 45 | 36.0 | 134 | 47 | 35.1 |
| フィリピン | 6.3 | 3.4 | 39 | 13 | 33.3 | 48 | 12 | 25.0 |
| CLM | — | — | 12 | 3 | 25.0 | 26 | 6 | 23.1 |

(注) 輸出入企業数は、FTA 当事国と輸出入している企業のうち本設問に回答した企業。

(資料) 在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査 (2014 年/ジェトロ)。

は 2013 年に、それぞれ 4 割を超え、2014 年は輸出で 42.6%、輸入で 42.4% となった。

その中で、AFTA は在 ASEAN 日系企業の中で最も認知度が高く、且つ最も利用されている FTA である。ASEAN が FTA を締結している国・地域と貿易取引を行っている在 ASEAN 日系企業に対し、FTA 毎に利用の有無を確認した。近年、中国と ASEAN との FTA である ACFTA について、日本企業の利用率は高まっている。中国向け輸出をしている企業のうち、ACFTA を利用している企業は 40.6%、輸入で 38.1% にのぼる。

AFTA についてみると、まず輸出について、AFTA を利用している企業は 46.0% にのぼる。また「利用を検討中」という企業も 12.2% (94 社) ある。2015 年 1 月には AFTA の下で、ベトナムを筆頭とする後発加盟 4 カ国が総品目数の 7% とセンシティブ・高度センシティブ品目を除き関税を撤廃したことから、今後、更に利用企業比率が上昇することが期待される。一方、ASEAN 域内からの輸入がある企業のうち AFTA を利用して調達している企業の割合は 46.1% であり、ほぼ輸出と同水準となっている。

FTA 利用は、一般的に MFN 税率が高く、

且つ関税撤廃割合が低い国を相手とし利用される傾向にある。また、国内の市場規模も利用を促す要因になる。ASEAN の場合、MFN 税率が最も高いのはタイで 11.4% である。これにカンボジア (10.9%)、ベトナム (9.5%) が続く。ASEAN 最大の市場インドネシアの平均 MFN 税率は 6.9% である。その一方、関税が撤廃されている割合は、先進 ASEAN のシンガポール、ブルネイ、マレーシアは軒並み高いが、それらを除くと概して関税撤廃率は低く、FTA が利用され易い環境にある。AFTA を利用している日本企業の割合は、輸出入ともインドネシア、タイ、マレーシアの順に高くなっている。特に、在インドネシア日系企業の利用率は、輸出で 52.6%、輸入で 61.6% にのぼる。

VI おわりに

～「21世紀型新通商ルール」の横展開を～

ASEAN は 2015 年末に ASEAN 経済共同体 (ASEAN Economic Community : AEC) を構築する。ここでは、i) 単一の市場と生産基地、ii) 競争力のある地域、iii) 公平な経済発展、iv) グローバルな経済への統合、の 4 つの特徴

を持つ統合体を目指す、中でも最も具体的且つ投資家が注目するのは、「単一の市場と生産基地」である。ここには、物品の自由な移動、サービスの自由な移動、投資の自由な移動、資本のより自由な移動、熟練労働者のより自由な移動等が掲げられているが、AECによる統合の中心はAFTAである。

AFTAが発効した当初、その実現性に疑問を呈する声が大半を占めた中で、ASEANは着実に且つ約束に従い関税削減を進め、2015年2月時点でASEANの自由化率は96.0%に達している。2015年10月、高い水準の自由化を標榜するTPPが約5年半の交渉を経て大筋合意に達したが、その自由化率は日本で95.1%である。関税面での自由化だけをみれば、ASEANのAFTAの取り組みは、TPPに勝るとも劣らない成果をあげたと言える。

TPPの対象範囲は21分野に亘り、このうち、電子商取引や労働、制度的事項、分野横断的事項等はWTOでカバーされていない「WTOプラス」であり、「21世紀型新通商ルール」と言われる所以である。WTO多角的貿易自由化交渉が15年以上の長きに亘り停滞を余儀なくされている中、TPP合意はRCEP、米国とEUとで交渉が行われている環大西洋貿易投資連携協定(TTIP)、日EU経済連携協定などメガFTAと呼ばれる地域経済圏作りに大きな刺激を与えたことは疑いない。

1985年のプラザ合意以降、日本企業は継続的な円高に対応する形で、アジアを中心に波状的に資本を投下、生産ネットワークをアジアで構築していった。第44回海外事業活動基本調査によれば、日本企業全体の海外生産比率は2013年度実績で22.9%、海外に生産拠点を有する企業についてのみ抽出すれば、国内外の生

産額全体のうち海外生産が占める割合は35.6%に達する。その中で、日本企業の海外収益の大半はアジアが生み出している。海外における製造業が稼ぐ経常利益のうち、ASEANで全体の30.8%、中国で同30.3%を稼ぐ。

TPPにより日本の「稼ぐ力」は確実に高まるが、その一方、日本は継続的に資本を投下し、創り上げてきたサプライチェーンの核となるタイやインドネシアなどはTPPの枠から外れている。東アジア大に広がる日本企業の実産ネットワーク全体を包含し「稼ぐ力」をより高めるには、高い自由化水準でRCEPを実現することが最善である。しかし、2015年8月のRCEP閣僚会議後の記者会見で、物品貿易におけるモダリティについて議長を務めたマレーシアのムスタパ国際貿易産業大臣は、「当初65%を自由化し、10年かけて80%にする」とした。その発言が正しければ、RCEPの自由化水準はAFTAやTPPに比べて相当程度劣り、満足いく水準には程遠いと言わざるを得ない。TPP大筋合意を受けて、RCEP参加国間で自由化水準の見直し機運が高まることを期待したい。

2015年末に構築されるAECは、経済規模や発展段階が大きく異なる10カ国が目指す経済連携であるため、関税削減を除き、柔軟措置として例外が数多く設けられるなど、可能な範囲での統合を目指す緩やかな「経済連携」構想である。しかし、TPPにはASEANからブルネイ、シンガポール、マレーシア、ベトナムの4カ国が参加している。

ASEANはTPP参加国と不参加国とに分断された形となったが、外国投資受け入れを梃子に工業化・経済成長を目指してきた同地域は、TPPにより輸出競争力もさることながら、域内で「外国資本を惹きつける吸引力」に大

きな格差が生じることになる。ASEANにおける TPP 未参加国が採り得る道は、① TPP への参加、② RCEP または ASEAN が目指す AEC2025 の高度化、しかない。TPP への参加は、各国の参加に向けた国内手続き、更には全ての既参加国の承認を取り付ける必要があることから、大きな障害がある国がある。そのため、TPP で討議し形成した「21 世紀型新通商ルール」を RCEP または AEC2025 でも採用・導入することが近道であろう。

いわば「TPP ルールの RCEP・AEC2025 への移管作業」は、ASEAN の TPP 参加国であるシンガポール、マレーシア、ベトナム、ブルネイ、そして RCEP メンバーで TPP 参加国である日本、豪州、ニュージーランドが連携し且つ能動的に実施する必要がある。しかし、RCEP にはインドに代表されるが、自由化に対し相当慎重な姿勢を堅持する国もある。また、経済規模・発展度合いも相当異なることから、自由化実施には相当程度の時間を要する国もある。そのため、ASEAN 憲章にも明記されているが、予定通り進める国は先に進み、準備が整わない国については、整った時点で参加を容認する「ASEAN-X」方式を AEC2025 の構築作

業のみならず、RCEP でも採用し、時間を無駄に費やすことなく「移管作業」を進めるべきである。このことが、日本が構築してきた生産ネットワークの「強靱化」と「稼ぐ力」の最大化に繋がる。

【注】

- 1) 1997 年のアジア通貨危機により、ASEAN は関税削減目標を 5 年前倒しし 2003 年とした。
- 2) 例えば、A 国の B 国向け輸出結合度は、 $(A \text{ 国の対 B 国向け輸出額} / A \text{ 国の総輸出額}) / (\text{世界の B 国向け輸出額} / \text{世界の総輸出額})$ で算出できる。
- 3) 2000 年時点では域内貿易に占める割合は、輸出で 59.1%、輸入で 56.2%であった。以降、域内貿易で燃料のシェアが高まった結果、2014 年は輸出では 38.2%、輸入では 35.2%になった。
- 4) 電気・電子機器（部品を除く）は SITC 751 + 752 + 761 + 762 + 763 + 775、電気・電子機器の部品は SITC 759 + 764 + 772 + 776、その他機械・輸送機器は SITC 7 - (751 + 752 + 761 + 762 + 763 + 775 + 759 + 764 + 772 + 776)。
- 5) FTA を有する国との輸出入を行っている企業が、いずれか1つでも FTA を使っていれば「利用している」にカウント。

【参考文献】

深沢淳一・助川成也著（2014）『ASEAN 大市場統合と日本』文眞堂。
 石川幸一・清水一史・助川成也（2013）『ASEAN 経済共同体と日本』文眞堂。
 助川成也（2013）「RCEP と ASEAN の課題」山澤逸平・馬田啓一・国際貿易投資研究会編著『アジア太平洋の新通商秩序』勁草書房。
 ジェトロ（各年版）『アジア・オセアニアの日系企業活動実態調査』。
 山澤逸平・馬田啓一・国際貿易投資研究会編著（2012）『通商政策の潮流と日本』勁草書房。