

# 令和5年度

# 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

2024年2月

-般財団法人 国際貿易投資研究所(ITI)

INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT

令和5年度(一財)貿易・産業協力振興財団 助成事業

## はしがき

昨年、日本と ASEAN は友好協力 50 周年の節目を迎えた。日 ASEAN の協力は 1973 年の日本 ASEAN 合成ゴムフォーラムに始まり、2023 年 12 月に行われた日 ASEAN 特別首脳会議では「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョンステートメント」並びに「実施計画」が採択された。日本と ASEAN の友好協力関係は次の 50 年に向けて新たな一歩を踏み出した。

一方で日本と ASEAN を取り巻く世界情勢は 50 年間で劇的に変化した。1973 年に日本の 12%程度だった ASEAN の名目 GDP は 85%に増加し、数年以内に日本を凌駕する見通しである。米国はトランプ政権時に中国に対する関与政策を失敗と位置づけ、中国とは競争関係にあるとして先端半導体を中心とする新興技術と製品の対中貿易投資管理を強化している。米中対立はトランプからバイデン大統領に政権が交代しても維持強化されており、2023 年の米国の貿易総額に占める中国の割合は 18 年振りの低水準となった。ロシアのウクライナ侵攻やイスラエルとイスラム組織ハマスの戦闘は長期化し、収束は不透明な状況にある。

ASEAN はミャンマー問題を抱えるものの、全般的に堅調な経済成長が続いている。 ASEAN は特定の国と過度の協調や対立はせず、米中対立の中で中立を堅持し、多様な国・地域との関係を強化することで自らの地位を確立してきた。ASEAN にとって日本が最も緊密なパートナーとして重要視された時期は過ぎ、今では ASEAN は世界から注目を集める地域となった。中国は 2021 年 11 月に中国と ASEAN の関係を従来の「戦略的パートナーシップ」から「包括的戦略パートナーシップ」に格上げ、2022 年 11 月には米国が従来の「戦略的パートナーシップ」から「ASEAN・米国包括的戦略パートナーシップ」の立ち上げを発表するなど ASEAN との関係を強化する国が相次いでいる。

日本国内の市場は今後縮小が避けられず、成長する ASEAN 市場の取り込みは必須である。しかし、これまで日本が圧倒的な地位にあったタイの自動車市場では中国の EV 車が急速に拡大、エンタテインメント市場では韓国のソフトパワーが高まっている。日本企業の存在感が低下するとすれば大きな損失となるだろう。

本報告書では世界経済における重要性が高まる ASEAN に関し、国際経済秩序が変化するなかでの日本の通商政策の新たな方向性や ASEAN 経済統合の進展と日系産業界の役割について言及している。また、これまでの 50 年にわたる日本 ASEAN 協力と ASEAN 経済

統合を振り返り、今後の日 ASEAN 協力と ASEAN 経済統合を考察し、メコン経済圏での日本のプレゼンス向上のために新経済回廊の立案を提示した。さらに CPTPP や RCEP など大型の FTA が相次いで発効した日本における FTA による関税の引き下げと最新の利用状況の分析に加え、今後の通商政策の主要な課題である ASEAN での貿易円滑化についても取り上げた。

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。なお、本報告書の各章の見解は、執筆者の属している機関および国際貿易投資研究所の公式の見解ではないことにご留意頂きたい。

2024年2月

一般財団法人 国際貿易投資研究所

## 要旨

#### 第1章 日本の通商政策とアジア経済連携の展望

米中対立、パンデミック、ロシアのウクライナ侵略など地政学的な変動が起き、通商政策の推進に当たって、自由で公正な貿易秩序の形成と経済安全保障の両立が求められている。 西側諸国と中露の対立が深まる中で、グローバル・サウスとの連携強化も重要な課題である。 こうした通商政策の新たな方向性に沿って我が国がアジア諸国との経済連携を進めるに当たり、地域経済統合の推進、サプライチェーン強靭化、地域的な経済・社会課題への対応をどう進めていくべきか明らかにする。

#### 第2章 ASEAN が主導する FTA ネットワークの拡大と日系企業の戦略的役割

本稿では、ASEAN 経済の発展、経済統合の進展、および日系産業界の役割について論じる。ASEAN の経済成長は外国直接投資と輸出によって牽引され、長期にわたり外資の受け入れを通じた工業化を進めてきた。外国直接投資は技術移転と生産性向上に寄与し、輸出は自由貿易の流れの中で経済成長を実現してきた。ASEAN 諸国間の経済統合は地域全体の競争力向上を目指し、FTA の進展はビジネス機会の拡大を意味する。日系産業界は ASEAN 市民として事業環境の改善に貢献し、FTA 利用の促進や投資環境の改善を通じて地域経済の発展に寄与している。

ASEAN の経済成長における外資の役割は顕著で、GDP の総固定資本形成に大きく寄与している。外国直接投資は新技術の導入や生産性の向上を促進し、経済成長の加速に寄与してきた。また、ASEAN の輸出依存度は高く、自由貿易の恩恵を受けて経済成長を遂げてきた。これらの要素は ASEAN が世界経済の中で重要な役割を果たす基盤を形成している。

経済統合の進展は ASEAN 諸国間の経済活動を活性化させ、地域全体の競争力を向上させる。経済統合はビジネス機会の拡大を意味し、特に日本企業にとって ASEAN は重要な市場および生産基地となっている。今後はサプライチェーンのリスク管理や新たな国際秩序への適応が課題となる。

日系産業界は、ASEAN の事業環境改善に積極的に関与している。FTA 利用の促進や投資環境の改善を通じて、地域経済全体の発展に貢献している。これは ASEAN 市民としての日系産業界の役割を示しており、地域経済の持続的な成長に寄与している。

第1節ではASEAN の経済成長が外国直接投資と輸出によって牽引されてきたことを論

じる。第2節はASEAN諸国の経済統合の現状と、FTAの進展に焦点を当てる。第3節では ASEAN 市民としての日系産業界の役割について論じる。これらを踏まえて、世界経済の中でますます重要な役割を果たしている ASEAN は、外国直接投資と輸出の拡大、経済統合の進展、および日系産業界の積極的な貢献によって支えられており、今後も経済成長による市場拡大と地域経済統合の進展が期待される。

#### 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

アジア開発銀行 (ADB) とメコン川流域の中国、タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムが「大メコン圏 (GMS) 経済協力プログラム」を開始して 30 年が経過した。この間、GMS 圏は 10 年刻みで経済発展のフェーズを深化させ、国際幹線道路網の整備、ASEAN域内外との貿易自由化効果、中国の経済力拡大の 3 要素が相まって、強靭な経済圏(筆者は国名頭文字から「C+T+CLMV 経済圏」、ASEAN側を指す場合は「T+CLMV 経済圏」と称す)が形成された。2020 年代は中国ラオス鉄道の開通、デジタル経済の浸透、中国電気自動車 (EV) メーカーの進出ラッシュで新たな成長の次元に入った。

今後、C+T+CLMV経済圏は、米中対立とそれに起因した経済安全保障の制約を一部受けるとみられる。しかし、それに該当しない分野を軸に堅調な成長を続けるだろう。

日本はデジタル化支援など時代に適した協力メニューを揃える必要がある。同時に日本のプレゼンスを高めるため、自由で開かれたインド太平洋の外交的視点に立ち、泰緬鉄道ビルマ(現ミャンマー)側ルート跡を国際幹線道路に整備して、T+CLMV圏を東西に貫く新経済回廊を立案すべきだ。

#### 第4章 50 周年を迎えた日 ASEAN 協力と ASEAN 経済統合

## —日 ASEAN 友好協力の次の 50 年へ向けて—

ASEAN は東アジアの政治経済においてきわめて重要な存在となっている。ASEAN は、1967年に設立されたアジアで最も古くからの地域協力・地域統合である。1976年から域内経済を開始し、1992年からはASEAN自由貿易地域(AFTA)の設立に向かった。2003年からはASEAN経済共同体(AEC)の設立に向かい、2015年にAECを設立し、次の目標の2025年に向けて経済統合を更に深化させている。東アジアの地域協力や経済統合においても中心となっている。ASEAN10カ国の経済規模も、急速な成長を遂げて拡大を続ける。

日本は、ASEAN と、1973 年という早い時期から長期の友好協力関係を維持してきている。きわめて緊密な関係を保ち続け、経済関係はとりわけ深く、貿易投資関係も緊密である。 昨年 2023 年は、日本が 1973 年に ASEAN との友好協力関係を始めてから半世紀の 50 周年記念の年であった。12 月には東京で日本 ASEAN 特別首脳会議が開催された。日本と ASEAN の今後の協力に向けた「日本 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョン・ステートメント」も発出された。

本稿では、これまでの 50 年にわたる日本 ASEAN 協力と ASEAN 経済統合を振り返り、 今後の日 ASEAN 協力と ASEAN 経済統合を考察する。今後、日本と ASEAN の協力と連 携が更に不可欠である。

#### 第5章 日本の貿易における FTA 利用の現状

CPTPP や RCEP といった近年の広域 FTA の発効に伴い、日本の貿易に占める FTA カバー率は8割に達し、FTA 利用の重要性は大きく高まった。2022 年の日本の輸入における FTA の利用状況では、発効直後の RCEP の利用が大きく拡大した。ただし、RCEP の利用の多くを占める中国の利用率は63.3%と比較的低く、今後は更なる利用の拡大が見込まれる。また、FTA の利用による関税コストの削減はベトナムが最も多く、繊維製品・履物の輸入での FTA 利用により多くの関税を節約している。

一方、輸出における FTA の利用について、米国の対日輸入での日米貿易協定の利用状況を分析したところ、協定の利用率は 61.7%、関税の削減額は 185 億円と日本側の利用(利用率 94.4%、関税削減額 784 億円)と比べて大幅に少なく、日米貿易協定では米国側のメリットが圧倒的に多い結果となった。

ロシアによるウクライナ侵攻への制裁として、2022年4月に日本はロシアに対して関税の最恵国待遇を撤回、ロシアからの輸入税率が引き上げられた。しかし、最恵国待遇の撤回は、関税の増加が比較的小さいことと、ロシアからの主要輸入品は撤回後も無税である点から、増税による影響はあまり見られなかった。

## 第6章 ASEAN の貿易円滑化:現況と課題

GATTとWTOでの関税譲許およびFTAでの自由化により関税削減と撤廃が進展し、近年は貿易円滑化が通商政策の主要な課題となっている。ASEANでは域内貿易での関税撤廃率は98%を超えており、AEC2025では貿易円滑化が重視されている。貿易円滑化に向けて

は、グランドデザインとなる ASEAN 貿易円滑化枠組みが合意され、貿易円滑化の行動計画の実施に責任を持つ ASEAN 貿易円滑化合同協議委員会が設立され、具体的な実施計画と措置を示す ASEAN 貿易円滑化戦略的行動計画が策定されるなど貿易円滑化を本格的に推進する体制が確立している。ASEAN の貿易円滑化の実施状況と成果の全容はまだ明らかにされていないが、ASEAN事務局の公的資料から ASEAN認定事業者制度(AEO)、ASEANシングルウィンドウ(ASW)など貿易円滑化関連措置は概ね着実に実施されていることがわかる。課題は、貿易円滑化の実施状況に国により大きな差があることだ。シンガポールは世界のトップクラスだが、カンボジアやラオスは実態面で問題が多く、インドネシアやタイはその中間に位置している。

## 目 次

第1草	日本の通商政策とアンア経済連携の展望1
	政策研究大学院大学 政策研究院教授·参与 篠田 邦彦
第1節	日本の通商政策の新たな方向性1
第2節	アジア経済連携の展望7
第2章	ASEAN が主導する FTA ネットワークの拡大と日系企業の戦略的役割20
	国士舘大学 政経学部 教授
	(一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員
	助川 成也
はじめに	
第1節	ASEAN 経済成長の原動力:外国直接投資と輸出の役割21
第2節	ASEAN の経済統合と FTA の進展 · · · · · · 28
第3節	ASEAN 市民としての日系産業界とその役割 · · · · · 34
おわりに	
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 41
	読売新聞東京本社 元アジア総局長 神戸大学 前客員教授
	深沢 淳一
はじめに	41
第1節	1990 年代以前 インドシナは資本主義と共産主義の対立の時代 42
第2節	1990 年代 東南アジアの「地域概念」完成、拡大 ASEAN で自由化着手 43
第3節	2000 年代 インフラ整備と FTA 交渉で成長の基盤固めの時代46
第4節	2010 年代 二重構造の「C+T+CLMV 経済圏」完成 ······50
第5節	2020年代 鉄道網、デジタル、電気自動車 (EV) で経済圏は新次元に 58
第6節	日本の役割 「泰緬鉄道」ルートを「21世紀の平和と繁栄の回廊」に整備を 70

第 4 章	50 周年を迎えた日 ASEAN 協力と ASEAN 経済統合         一日 ASEAN 友好協力の次の 50 年へ向けて―		·· 76
	九州大学大学院 経済学研 (一財) 国際貿易投資研究所		
		清水	一史
はじめに			·· 76
第1節	ASEAN 経済統合と日 ASEAN 協力の展開		$\cdot \cdot 77$
第2節	日本の ASEAN 経済と経済統合への協力		·· 83
第3節	現在の厳しい世界政治経済下の ASEAN 経済統合と東アジア		86
第4節	2023 年の日 ASEAN 友好協力 50 周年と日 ASEAN 特別首脳会議		·· 91
第5節	日 ASEAN 友好協力の次の 50 年へ向けて		
	—ASEAN 研究会の 10 の提言と今後の協力と連携へ向けて—		• 94
第5章	日本の貿易における <b>FTA</b> 利用の現状	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	102
	(一財) 国際貿易投資研究所	主任矽吉岡	
はじめに			102
第1節	日本の FTA カバー率の拡大		102
第2節	日本の輸入における FTA 利用の推移		103
第3節	輸入相手国別の関税率および FTA の利用額		105
第4節	米国の輸入における日米貿易協定の関税削減効果		121
第5節	ロシアに対する最恵国待遇撤回の影響		124
おわりに			129
第6章	ASEAN の貿易円滑化:現況と課題 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	·131
	亜細亜大学アジア研究所 (一財) 国際貿易投資研究所		
		石川	
はじめに			

第1節	貿易円滑化の重要性と取組みの歴史132
第2節	AEC2015 までの ASEAN の貿易円滑化141
第3節	AEC2025 における貿易円滑化の実施計画145
第4節	貿易円滑化とその成果および評価150
おわりに	Z ·······160

## 第1章 日本の通商政策とアジア経済連携の展望

政策研究大学院大学 政策研究院教授・参与 篠田 邦彦

## 第1節 日本の通商政策の新たな方向性

### 1. 国際経済秩序の変化

(1) グローバリゼーションの変容とマルチ・ルールの機能不全

1980 年代末の冷戦終結後から続いてきたグローバリゼーションが転機を迎えている。 Pol Antras ハーバード大学教授によれば、過去 50 年のうち 2008 年までの約 20 年間は、①情報通信技術によるバリューチェーン分散、貿易障壁の削減、③旧共産圏のグローバル経済への統合を背景として、ハイパー・グローバリゼーションが進んできた。また、Andres Velasco LSE 教授によれば、①コスト最小化より信頼性を重視したグローバルサプライチェーンの組み換え、②技術革新が可能とした物品貿易からサービス貿易へのシフト、③政府によるグローバリゼーションへの積極的な介入により、グローバリゼーションの変容が起きつつある。

こうした中、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、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。さらに、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。こうした中、WTOの交渉、紛争解決、監視の各機能の回復に

向けた新たな取組が期待されている。

#### (2) 国家の役割の拡大(欧米・中国等の産業政策の競争激化)

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。米中対立、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。

例えば、中国は、国内大循環(内需拡大、コア技術の国産化、自主的でコントロール可能なサプライチェーン)と国際循環(中国と協力する意向のある国・地域・企業との連携、対外開放に伴い安全保障を重視)からなる「双循環」により、外部からのサプライチェーン断絶に対する強力な反撃力と抑止力の構築を目指している。米国は、インフレ削減法において、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靭化を図り、国内外からの投資を強力に引き付けようとしている。また、EU も、ネットゼロ産業の競争力強化のために、グリーンディール産業計画に2,700億ユーロ以上の支援策を講じている。

#### (3) 気候・人権など共通の価値観を前面に出した経済外交の拡大

特に米国や欧州諸国などの先進国はカーボンニュートラルの実現、ビジネスにおける人権の尊重などの共通の価値観を前面に出した経済外交を進めている。先進国は、これまでWTOやFTAを通じて取り組んできた貿易・投資の自由化に関して、今や「貿易協定疲れ」の問題に直面している。例えば、2017年の米国のCPTPPからの離脱などがその顕著な例である。一度削減した貿易障壁をリバランスするためにも、気候変動・人権等の共通価値への対応を重視している。公平で持続可能な経済社会の実現に向けて、気候変動・人権等に関する原則や協力を積極的に活用する時代に移行しつつある。

例えば、米国はアジア太平洋地域を幅広くカバーする TPP 交渉から離脱した後、市場 アクセスを含まず環境・労働など新たな分野でのルール作りを重視する IPEF の交渉を推 進している。また、欧州諸国も気候変動対策をとる国が、同対策の不十分な国からの輸入 品に対し、水際で炭素課金を行う国境炭素調整措置を推進しようとしている。化石燃料の依存度が高く、また、人権問題への取組が相対的に遅れているアジアの新興国・途上国と、 共通価値への対応を重視する欧米諸国との間で、我が国がどのように橋渡しをすることができるのかが今後の課題と考えらえれる。

## (4) ロシアのウクライナ侵略と世界経済の混乱 (エネルギー・食料等の供給不安定)

ロシアのウクライナ侵略は、欧州を中心とした国際秩序に大きな軋みを与えただけでなく、エネルギー及び食料を地政学的な威圧の手段として利用しようとする試みとも考えられる。この戦争により、高いエネルギー価格、市場の変動及びエネルギー供給の混乱など、前例のない世界的なエネルギー危機、人々の生活に現実に影響を与えるインフレが起きた。また、世界的な人口増加、新興国の経済成長により食料需要が増加する中、気候変動や異常気象により食料供給が不安定化しており、世界的な食料需給の逼迫リスクが強まっている。これに加えて、ロシアのウクライナ侵略により穀物や農業生産資材の価格高騰や原料供給国からの輸出停滞等の問題が起きている。特に一部のグローバル・サウスの国々は、エネルギー・食料の調達に関して脆弱性を抱えており、戦争が長引けばこれらの国々の経済社会の混乱が拡大し、国際秩序の不安定化につながりかねない。

## (5) グローバル・サウスの台頭と先進国・途上国の分断・乖離

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

近年、世界経済の重心が先進国からグローバル・サウスを含む新興国・途上国にシフトしつつある。新興国で形成する国連の枠組み「77 カ国グループ (G77)」の中で中国を除いた 133 カ国の経済規模について、2000 年と 2020 年を比較してみると、世界経済に占めるシェアは、G7 が 66.6%から 46.3%に低下したのに対して、G77 のシェアは 11.1%から 16.4%に徐々に増加し、また、中国に至っては 3.7%から 17.5%に増加している。アジア経

済研究所の 2050 年の推計では、G7 のシェアは 31.7%にまで減少する一方、G77 のシェアは 22.2%、中国のシェアは 28.4%に増加する見込みである(注 1)。

米中の戦略的競争、ロシアのウクライナ侵略等を背景として、西側諸国と中国・ロシアとの分断が広がっており、西側諸国としてはグローバル・サウスを取り込むことが必要である。ただし、グローバル・サウスには、中国、ロシアを前向きに捉える国が多い。例えばケンブリッジ大学の調査によれば、世界の自由民主主義国に住む12億人のうち、4分の3(75%)が中国を、87%がロシアを否定的に見ている。他方、それ以外の地域に住む63億人のうち、70%が中国を好意的に見ており、66%がロシアを好意的に見ている(注2)。

西側諸国が人権、民主主義、カーボンニュートラルといった理念・価値観を強調すると、 貧困からの脱却や経済成長・産業振興など目の前の課題を重視する新興国・途上国が離れ ていく。これは、欧米諸国による植民地支配の歴史、欧米諸国の中東等における二重基準、 中国の一帯一路構想やロシアの軍事支援なども影響しているものと考えられる。

## 2. 通商政策の新たな方向性

(1) 自由で公正な貿易秩序と経済安全保障の両立

このように様々な地政学的な変動が起きる中で、最近の通商政策の重要課題は、従来からの①WTOを中心とするルールベースの国際貿易秩序の再構築に加えて、②有志国との信頼できるサプライチェーンの強靭化、③グローバル・サウスの国々との関係強化と、政策領域に広がりを見せている(注 3)。また、インド太平洋地域では、地域的な包括的経済連携(RCEP)、環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定(CPTPP)、インド太平洋経済枠組み(IPEF)など重層的な経済アーキテクチャーが存在している。これらの枠組を通じて、法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序の中に東南アジア、南西アジア、太平洋島嶼国などのグローバル・サウスの国々を取り込むことが必要とされている。それでは、個別の課題をどのように進めていくべきか方向性を論じることとしたい。

## 図 1:「自由で公正な貿易秩序」と経済安全保障の両立に向けて

## 「自由で公正な貿易秩序」と経済安全保障の両立に向けて

- EU等の主要国は、産業政策をテコとした、WTOを補完する独自措置を整備。また、各国は有志 国との間で、信頼できるサプライチェーン構築のため、合意作りに取り組み始めている。
- 日本はこれらの取組を踏まえ、ルールベースの国際貿易秩序の再構築、有志国との信頼できるサプライチェーンの構築、グローバルサウスとの連携強化の取組、を同時に進めていく。

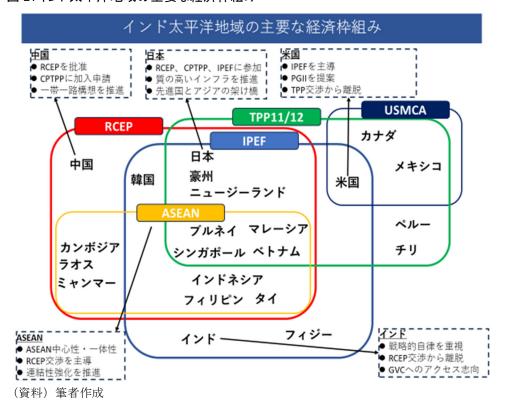
#### ルールベースの国際貿易秩序の再構築 信頼できるサプライチェーンの構築 WTO改革 ● 重要鉱物に関する有志国・日米間での連携 • 透明性、ルール形成(特にプルリ)、紛争解決 WTOの補完 経済的威圧への対応に関する連携(G7) • 経済的威圧対抗措置(EU) • MPIA (日、EU、中、豪、加等) ● 経済連携協定の強化(TPP英国、バングラ、イスラエル等) • 空上訴対抗措置 (EU、ブラジル) ● インド太平洋経済枠組み (IPEF) • 第三国補助金等規則 (EU) • 経済連携協定による新たなルール整備 ● サプライチェーン強靱化イニシアティブ (SCRI) インド協力(日、米、豪) ■ ASEAN協力(日、韓、米、豪、NZ、中等) アフリカ協力(日(TICAD)、米、EU、中等)

グローバルサウスとの関係強化

(資料) 経済産業省「第10回 産業構造審議会 通商・貿易分科会」資料により作成。

(出典)「通商白書 2023」

#### 図 2:インド太平洋地域の主要な経済枠組み



#### (2) ルールベースの国際貿易秩序の再構築

第一に、ルールベースの国際貿易秩序の再構築を進めていくことが大事である。自由貿易体制のルールメーカーであった WTO の上級委員会が機能不全に陥っている中で、EUを中心に、WTO 改革への取組と同時に WTO システムの限界を見据え、それを補完する取組が行われている。仲裁手続を暫定的に活用する有志国枠組(MPIA)の発足や空上訴対抗措置の導入などが、その例として挙げられる。2023年3月には日本もMPIAへの参加を閣議了解した。独自の制度構築はルールベースの国際貿易秩序にとっては、米国やEUのような大規模市場を持つ国・地域にとっては有効である一方、その他の国にとっては諸刃の剣となる懸念もあるが、紛争解決機能の早期回復が望まれる(注 4)。

また、WTO 以外の FTA でのハイスタンダードなルール構築も必要不可欠である。例えば、IPEF、CPTPP などインド太平洋地域をカバーする経済アーキテクチャーの下でのデジタル、環境、労働等の新たな貿易ルール作りはとても重要な課題である。こうした枠組みの下でハイスタンダードなルールを維持・強化するためには、CPTPP の新規加入では英国の加入などを先例としつつ、一部の途上国の加入により CPTPP のハイスタンダードな自由化やルールが骨抜きにならないよう慎重に検討する必要がある。また、ルールベースの国際貿易秩序を脅かしかねない、一部の国による経済的威圧措置に対して、WTO やFTA の紛争解決制度を通じて歯止めをかけていくことも必要とされる。

#### (3) 信頼できるサプライチェーンの構築

第二に、インド太平洋経済枠組み(IPEF)、サプライチェーン強靱化イニシアティブ(SCRI)、日米豪印(Quad)、CPTPP や日 EU・EPA を含む経済連携協定といった同志国での枠組みを活用し、経済安全保障の観点も踏まえつつ、強靱で信頼あるサプライチェーンの構築を進めていくべきである。2023年5月のG7広島サミットで発出された「経済的強靱性及び経済安全保障に関するG7首脳声明」においても、透明性、多様性、安全性、持続可能性、信頼性がG7内外の信頼できるパートナー国との間で強靱なサプライチェーンネットワークを構築及び強化するに当たり不可欠な原則であることを認識し、支持することを奨励している(注5)。こうしたサプライチェーン強靭化に当たっては、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、共同研究開発等の多様な政策手段が検討されるべきである。また、我が国にとっては、重要鉱物、蓄電池等の供給の多元化は大きな課題であり、同志国との連携を更に進めていくとともに、民間の資源開発リ

スクを大きく軽減する新たな支援制度を設けている。

#### (4) グローバル・サウスとの連携強化

第三に、グローバル・サウスとの連携も強力に進めていく必要がある。2023~2037 年まで、ASEAN は年率平均 7%、インドは 9%弱の成長が続く見通しであり、極めて高い成長率が期待される。人口動態で見ても、中東、アフリカ、中南米地域の人口増加は継続し、グローバル・サウス全体では 2100 年まで人口増加が見込まれる (注 6)。グローバル・サウスの国々では将来、人口の増加や中間層の台頭により、世界の生産拠点・消費市場として発展し、欧米先進国としてもグローバル・サウスと共に経済成長できる余地が大きい。また、食料、エネルギー、鉱物資源、水資源など重要資源の供給国としても重要である。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、欧米先進国との連携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。

新興国・途上国のニーズは地域によって多様化しており、具体的なニーズに応じたきめ細やかな協力が必要とされている。例えば、①貿易分野では先進国への市場アクセス改善に加え、デジタル・環境・労働等の新たな貿易ルールの能力向上支援などが有望である。それ以外にも、②サプライチェーンの多元化・可視化、貿易手続の電子化、③クリーン経済の推進のための脱炭素・エネルギートランジション支援、④グローバル・インフラ投資プラットフォーム(PGII)、質の高いインフラ、連結性強化を通じたインフラ開発などの取組がグローバル・サウスの国々にとって優先順位の高い分野として考えられる。

### 第2節 アジア経済連携の展望

## 1. 地域経済統合の新たな展開

#### (1) RCEP の今後の課題と日本の役割

RCEP は 2022 年 1 月に 10 か国について発効し、同年 2 月の韓国、同年 3 月のマレーシア、2023 年 1 月のインドネシア、同年 6 月のフィリピンも加えて、現時点でミャンマーを除く 14 か国について発効している。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。特に日本として RCEP により初めて FTA を結んだ中

国、韓国への市場アクセスを改善したことや、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と比較してより高水準のルールを規定したことの意味は大きい。

2010年代半ば以降、米中対立、ロシアのウクライナ侵略などの地政学的な構造変化や、 気候変動、格差・分配、デジタル化等のグローバルな課題が顕在化し、特に 2020年以降、 コロナ禍の拡大によりこうした動きが増幅した。地政学的な構造変化やグローバルな課題 により生じた保護主義やサプライチェーンの分断などに対応して日本が果たすべき役割 は大きい。

第一に、地政学的な構造変化やグローバルな課題によって生じた保護主義やサプライチェーンの分断に対応するため、RCEPの履行の強化や利活用の拡大を通じた域内の貿易・投資の更なる拡大を目指す必要がある。第二に、環境、労働、デジタル化などのグローバルな課題や国家資本主義、経済安全保障等の新たな動きに対応するため、RCEP協定の内容の深堀りやスコープの拡大を不断に進めていくことが大切である。第三に、こうした課題の解決のためには、RCEPの枠組みを超えて、他のEPA/FTAや地域協力と連携・連動する視点が重要と考えられる(注7)。

表 1:RCEP の今後の課題と日本の役割

RCEPの今後の課題と日本の役割

RCEPの今後の課題と日本の役割							
	日本の役割						
	現状の課題	RCEP	他のFTAや地域協力				
利活用の拡大	・日本では対中国・対韓国の利用が大部分 ・中小企業の利用率が低い	・原産地証明書の電子化等を通じた貿易関連の国際手続のデジタル化 ・中堅・中小企業のEPA利用のためのデジタルプラットフォーム構築 ・新輸出コンソーシアムの活用等の中小企業輸出支援					
実効性の担保	・特に途上国政府を中心とした運用の不備 (原産地証明書、特恵関税率・域内累積当の 運用)	<ul> <li>協定履行のモニタリングの強化</li> <li>途上国政府に対するキャパビル</li> <li>産業界との対話によるビジネス環境改善</li> </ul>					
内容の深掘り	・他のFTAと比較して低い関税自由化水準 ・ルール分野でも多くの見直し項目が残存	・協定見直し交渉での関税撤廃・削減品目の 拡大 ・協定見直し交渉でのルールの深堀り	・日中韓FTA、ASEANとの二国間FTA交渉での 協定内容の深堀り・スコーブの拡大 ・高いレベルの自由化やルールを満たすRCEP 締約国のCPTPP加入(各国事情を踏まえ厳正 に検討)				
スコープの拡大	・新たなグローバル課題や地政学的な構造変 化に対応したルール整備が不十分	・協定見直しプロセスでの環境、労働、国有 企業、規制の整合性など新章の設置の検討	・IPEFでのデジタル・労働・環境等のルール 作り				
メンバーの拡大		・インドのRCEP復帰への働きかけ(日印産業協力、サプライチェーン強靱化イニシアティブ) ・南アジア諸国の加入支援	・AOIPやIPEFを通じた米国、インドの地域協力への参画拡大 ・米国のCPTPPへの復帰				

(資料) 筆者作成

RCEP では、締約国による協定の着実な履行を確保するために、①RCEP 閣僚会合を原

則毎年開催すること、②RCEP 合同委員会及び補助機関(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。2023 年 8 月に開催された発効後第 2 回RCEP 閣僚会合では、RCEP サポート・ユニットの設置規定及び資金関連規定が承認された。今後、RCEP の効果的な実施のために、RCEP サポート・ユニットは 2024 年から活動を開始する予定である。また、RCEP 合同委員会の傘下の持続可能な成長(中小企業、経済協力、技術協力等)、物品(物品、原産地、貿易円滑化、TBT等)に関する両委員会の開催を歓迎するとともに、サービス・投資(サービス、投資、人の移動等)、ビジネス環境(知的財産、電子商取引、競争、政府調達等)に関する両委員会の早期開催を要請した。

また、同閣僚会合では、RCEP協定の下での経済・技術協力の重要性を再確認するとともに、RCEP協定への加入のための手続に関しても議論がなされた。今後、日本として、インドも含めた南アジア諸国のRCEP協定への加入を支援すべきと考える。2019年にRCEP交渉から離脱したインドのRCEPへの早期復帰が望まれるが、その他、RCEPの新たなメンバー国の候補として考えられるのは、バングラデシュ、パキスタン、スリランカ等の南アジア諸国である。これらの国々は、①日本が「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」を推進する中、インド洋のシーレーンの要衝に位置し、地政学的に重要な国であること、②インドと同様に人口規模が大きく、市場の潜在性が見込めること、③一部ASEAN諸国との間でFTAや地域協力を進めており、将来サプライチェーンの連結強化が期待されることから、今後、RCEPへの加入申請があれば、日本としても積極的に支援すべきと考えられる(注 8)。

## (2) CPTPP への英国加入と新規メンバーの拡大

区PTPPについては、2018年12月に発効し、2023年7月のブルネイを最後に協定署名国 11 か国すべてが批准手続きを終えた。CPTPPでは電子商取引、知的財産、投資、国有企業等の分野で自由で公正な 21世紀型のハイレベルの貿易・投資ルールをアジア太平洋地域で効果的に実行するとともに、域外への拡大を図ることを狙いとしている。CPTPPが発効した後の 2018年~2022年の日本と CPTPP締約国との間の貿易動向をみると、輸出が 22%増、輸入が 76%増と順調に伸びている。特に農林水産品の対 CPTPP締約国への輸出額は 80%増と大幅な増加を示している。また、国別・品目別の輸出額をみると、CPTPPによって初めて日本と FTA を結ぶこととなったカナダへの清酒、ニュージーランドへの自動車・自動車部品などの輸出額が伸びている。

今後、CPTPPに加入していないインド太平洋地域の国々の中で高いレベルの自由化やルールを満たす国は CPTTPへの加入を検討すべきと考えられる。こうした国が CPTPPに加入すれば、日本としても新規加入国の市場アクセスの一層の改善や RCEPを超える幅広く高いレベルのルール整備の恩恵を受けることとなる。すでに 2021 年 6 月に英国の新規加入手続を開始し、2023 年 7 月に英国の加入議定書に署名し、今後、英国が CPTPPの参加国として加わることとなる。また、2021 年 9 月に中国及び台湾が加入要請を行った後に、同年 12 月に南米のエクアドル、2022 年 8 月にコスタリカ、同年 12 月にウルグアイが加入を要請し、さらに 2023 年 5 月にウクライナが加入を要請した。英国の新規加入プロセスに照らせば、加入要請を行った国・地域は、①CPTPPに含まれる全ての既存のルールに従うための手段を示すとともに、②物品、サービス、投資、金融サービス、政府調達、国有企業及びビジネス関係者の一時的な入国についての最も高い水準の市場アクセスのオファーを与えることに同意しなければならず、正式な加入手続きに入るためにはCPTPP参加国でコンセンサスを形成することが必要となる。ただし、報道等によれば、2023 年末の時点において、英国以外の加入要請国で、TPP 委員会での正式な加入交渉を開始した国はないものとみられる。

中国の CPTPP 加入は大きなインパクトをもつが、社会主義市場経済体制をとる中国が、高いレベルの物品貿易の自由化や労働・電子商取引・国有企業等の厳しい規律を満たせるかどうか疑問視する見方もある。中国による安全保障例外の濫用などにより CPTPP のハイスタンダードな自由化やルールが骨抜きにならないよう、日本としても有志国と連携して、慎重に検討する必要がある。同時に、CPTPP を先進国中心の高いレベルの FTA として維持・強化するためには、困難を伴うが、引き続き米国に対して CPTPP 加入を働きかけていくべきである(注 9)。

## (3) IPEF の部分的な妥結と今後の展望

IPEF については、米国、日本、豪州、ニュージーランド、韓国、インド、フィジー、ASEAN7 か国(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、ベトナム)の計 14 か国が参加し、2022 年 9 月の閣僚会合で交渉入りに合意した。IPEF は、TPP を離脱した米国が、再びインド太平洋地域に経済面で建設的に関与していくための地域の経済秩序作りの枠組みである。また、RCEP や CPTPP に不参加のインドも参加している意味は大きい。

2023年11月のIPEF閣僚会合では、同年5月に実質妥結した「サプライチェーン」に加え、「クリーンな経済」、「公正な経済」に合意したものの、デジタル経済、労働、環境などのルール整備を含む「貿易」の合意が先送りされた。インド太平洋の地域大の自由・公正・包括的な経済秩序の形成に向けて一歩前進したものの、経済秩序の中核をなす貿易ルールの構築で課題を残すこととなった。

米中対立、ロシアのウクライナ侵略、イスラエル・ガザ紛争などの地政学的な変動により、西側諸国と中露との対立が強まり、グローバル・サウスと呼ばれる新興国・途上国の取り込みが重要な課題となっている。IPEFの「サプライチェーン」では、半導体・重要鉱物等を念頭に、インド太平洋の有志国で中国など特定の国に過度に依存しない供給網を構築し、経済的威圧を予防・回避する取組を進めることになったことが評価される。また、「クリーンな経済」では、日本、米国、豪州などが新興国向け脱炭素化支援の基金を創設し、「公正な経済」では、アジアの脱税防止や反汚職に向けた高い水準のルールを構築するなど、アジアの新興国・途上国のエネルギー転換や法の支配に向けた取組が今後進むことが期待される。

今後、IPEF 交渉の最終妥結のためには、交渉が先送りにされた「貿易」の交渉をいかに加速し、早期に合意するかが鍵となる。データ流通などを含むデジタル経済については、米国がすでに結んだ米国・メキシコ・カナダ協定(USMCA)や日米デジタル貿易協定で高いレベルのルールを結んでいるが、IPEFでは巨大 IT 企業の利益と影響力拡大を懸念する米国議会の反発により、交渉が先送りされた。また、労働や環境に関しても米国内の労働・環境団体などからハイスタンダードなルールにすべきと強い圧力がかかり、その受入れに難色を示す新興国・途上国との間の溝は埋まっていない。今後は、交渉の妥結に向けて米国自身が歩み寄りの姿勢を示すとともに、「貿易」分野に関税自由化が含まれないIPEFに不満をもつ途上国にとってメリットのある支援策を打ち出す必要がある。

我が国の政府・産業界は IPEF に参加する東南アジア諸国やインドとの間で地域経済統合やサプライチェーン構築を通じて強い結びつきを持ち、相互理解を深めている。こうしたアジアとの結びつきを土台に、我が国として、米国とアジア諸国の両者に対して歩み寄りを促すとともに、政府が検討するグローバル・サウス向けの支援の枠組みを通じて幅広いデジタル協力、労働・環境ルールの能力構築支援、現地企業の貿易・投資拡大支援などの協力を打ち出し、IPEF 交渉の最終的な妥結につなげていくことが必要である(注 10)。

#### 

#### 1. 参加国

■ 参加国は、米、日、豪、NZ、韓国、ASEAN7か国(インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、ベトナム、マレーシア、ブルネイ)、インド及びフィジーの14か国。(現時点でインドは柱1には不参加。)

#### 2. 4つの柱

#### <u>柱1:貿易(米USTR主導)</u>

- ✓ 高水準で、バランスのとれた、公正な貿易に係るコミットメントの構築を追求。
- ✓ 中間層に裨益し、持続可能で包摂的な経済成長に寄与する幅広い目標を推進。
- ✓ 市場アクセス・関税は含まない。
- ✓ 以下の10章で構成。
  - ①労働、②環境、③デジタル経済、④農業、⑤規制に関する良き慣行、⑥サービス国内規制、⑦競争・消費者保護政策、 ⑧貿易円滑化、⑨包摂性、⑩技術支援・経済協力
- ✓ 協力的な枠組みであるIPEFの性格に合わせた紛争解決手続を規定。

## 柱2:サプライチェーン(米商務省主導) (注)5月に実質妥結が発表され、11月に署名式を実施。今後、「IPEFサプライチェーン協定」として発効予

- ✓ サプライチェーン強化のための協力・ 行動
- ✓ 重要分野·重要物品の特定
- ✓ サプライチェーン脆弱性の監視と対応
- ✓ サプライチェーン理事会の設置
- ✓ 労働者保護の強化
- ✓ 危機対応ネットワークの設置

#### 柱3: クリーン経済(米商務省主導) (注) 11月に実質妥結が発表され、今後、国内手続 等を予定。

- ✓ エネルギー安全保障とクリーンエネ ルギー移行
- ✓ 産業及び輸送部門における低温室 効果ガス技術と解決策
- ✓ 持続可能な土地及び水並びに海洋 の解決策
- ✓ 温室効果ガス回収及び除去のため の革新的技術
- ✓ クリーン経済への移行を可能にする インセンティブ
- ✓ 公正な移行

## 柱4:公正な経済(米商務省主導)

(注)11月に実質妥結が発表され、今後、国内手続 等を予定

- ✓ 既存の多国間の義務、基準、及び協定に沿った税制、マネーローンダリング防止、及び贈収賄防止を通じた公正な経済の促進
- ✓ ノウハウの共有やキャパビル構築支 援等

(出典) 外務省ホームページ

## 2. サプライチェーン強靭化と経済的威圧への対抗

(1) サプライチェーン強靭化の必要性

近年、地政学的な変動が進む中で、サプライチェーンの管理はより複雑化している。地震・洪水等の自然災害への備えに加え、経済安全保障の観点からの「攻め」と「守り」や、共通価値(環境・人権等)への関心の高まりなど様々なパラメーターを考慮しなければならなくなっている。特に、日本企業は、中国に対して地政学的リスクや経済安全保障上のリスクを強く認識しており、投資先として中国を重視する企業が以前と比べて減少する一方、ASEAN・インドを重視する企業が増加している。また、サプライチェーン強靭化に向けた課題として、戦略的な在庫の積み増し、調達・生産・販売拠点の分散化、日本における調達・生産・販売の強化などが重要との認識が広まっている。こうした中、政府としても、インド太平洋地域でサプライチェーン強靭化・多様化を通じた経済的威圧に屈しない経済システム構築が喫緊の課題となっている。

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

#### (2) 国際的枠組みを活用した重層的な取組

それでは、インド太平洋地域において、西側諸国、あるいはグローバル・サウスの国々も参加する国際枠組みを重層的に活用して、サプライチェーン強靭化に向けてどのような 取組が行われているのだろうか。

#### 1) G7

2023年5月のG7広島サミットでは、「強靭で信頼性のあるサプライチェーンに関する原則」を新たに発表した。その中で、i)透明性、ii)多様性、iii)安全性、iv)持続可能性及びv)信頼性が、G7内外の信頼できるパートナー国との間での強靭なサプライチェーンネットワークを構築・強化する上で不可欠な原則であることを確認した。また、G7財務大臣プロセスでは、G7が同志国や世界銀行等と連携して、低・中所得国がクリーンエネルギー関連製品の中流(鉱物の精錬・加工)及び下流(部品製造・組立)において、より大きな役割を果たせるよう協力する、新たな互恵的なパートナーシップ:RISE(Resilient and Inclusive Supply-chain Enhancement)を立ち上げることで一致した。

#### 2) IPEF

米国が主導する IPEF では、2023 年 11 月に開催された閣僚級会合において、IPEF サプライチェーン協定に署名した。同協定では、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、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共通分野での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、協定参加国との間での情報共有、協力を進めることが可能となる。米国は 2023 年 1 月に、APEP も発足させ、北・中・南米をカバーする 12 か国の参加の下、IPEF と同様にサプライチェーン強靭化を含む新たな経済枠組みを構築しようとしている。今後、サプライチェーン強靭化の枠組みがインド、ASEAN、太平洋島嶼国、中南米のグローバル・サウスの国々に広がっていくことが期待される。

#### 3) Quad

日米豪印の Quad の枠組みでもサプライチェーン強靭化は重要なテーマとなっている。これまで、i)COVAX への資金提供や独自生産によるワクチン生産のための開放的で安全なサプライチェーンの構築、ii)半導体及びその重要部品の供給能力をマッピングし、脆弱性を特定し、サプライチェーン・セキュリティを強化する半導体サプライチェーン・イニシアティブ、iii)地域のエネルギー移行を加速し、クリーンエネルギーの製造・導入コストを下げ、地域のエネルギー安全保障を強化し、必要な材料や技術の地域における生産を拡大・多様化するためのクリーンエネルギー・サプライチェーン・イニシアティブを進めている。

## 4) SCRI (Supply Chain Resilience Initiative)

新型コロナ危機及び、世界規模での経済的変化を踏まえ、2021 年 4 月の日豪印貿易大臣会合で、日豪印のサプライチェーン強靭化のためのイニシアティブである SCRI が立ち上げられた。SCRI の枠組みの下で、インド太平洋地域大のサプライチェーン原則の策定、サプライチェーン強靭化に貢献しうる産業分野の特定、同分野への投資・ビジネスを促進するための各国投資貿易促進機関間の協力、産学と連携したサプライチェーン強靭化に向けた共同プロジェクト・ベストプラクティス推進等の取組を進めていく予定である(注 12)。

#### (3) 経済的威圧への対抗

## 1) 経済的威圧の拡大

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

#### 2) 経済的威圧への対抗措置

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

#### 3) 新興国・途上国との連携

経済的威圧への対抗という点から、G7 等の先進国と新興国・途上国との連携を強化する余地は十分にある。一部の途上国は、国家主権、安全保障、領有権等の問題で中国等による経済的威圧のリスクに晒されている。例えば、中国と南シナ海の領有権の問題を抱える一部の ASEAN 諸国や台湾と国交を結んでいる太平洋島嶼国、中南米・カリブ諸国などの国々などが挙げられるだろう。こうした国々が経済的威圧を受けた時に、先進国が経済支援を行うことにより、これらの国々にとっても、経済的威圧を行った国以外の新たな輸出入先や販売先の確保、先進国からの資金調圧や経済援助の拡大といったメリットを享受することが可能となる。また、前項で説明した IPEF サプライチェーン協定なども、経済

的威圧により特定国とのサプライチェーン途絶が起きたときに、調達先の多元化などを通じた支援を可能にするものである(注 13)。

## 3. 地域的な経済・社会課題への対応

#### (1) グローバル・サウスへのアプローチ

グローバル・サウスと呼ばれる新興国・途上国は、東南アジア、南西アジア、中東、アフリカ、大洋州等の地域に分かれ、グローバル化の加速により発展した先進国もあれば、世界的な格差拡大の中で苦境に立たされる途上国もある。また、各国の政治体制、外交関係、経済・産業の発展の度合い、社会・文化等の状況により政策に対するニーズが異なる。こうした地域ごとの特性やニーズを踏まえたきめ細やかな地域戦略や支援策を打ち出していくとともに、ASEAN、TICAD、日本・アラブ経済フォーラム、島サミットなどマルチのフォーラムや二国間の会談等を通じてその具体化につき働きかけていくことが必要である(注 14)。

グローバル・サウスへの協力拡大に当たっては、ODA 予算の拡充と共に、各国のニーズに応じて円借款、技術協力、無償資金協力などの様々なツールを効果的に組み合わせ、必要に応じて民間資金も動員して協力を実施することが必要である。有志国の連携も重要であり、例えば G7 で立ち上げたグローバル・インフラ投資パートナーシップなどの枠組みを活用して、官民連携の下、気候変動・エネルギー、サプライチェーン強靭化、連結性強化、国際保健等のグローバル・サウスの優先課題へのインフラ投資を拡大していくべきである(注 15)。

## 表 3: 多様化する新興国・途上国のニーズ

#### 中東

- 米国の中東離れへの対処 ⇒ 域内の緊張緩和への努力、中露との関係強化
- 豊富な石油ガス資源 ⇒ 供給国間の連携の強化 (OPECプラス等)
- 気候変動対応(脱化石)⇒ 資金力を生かした再 エネ投資(水素等)
- 石油ガス依存からの脱却 ⇒ 経済・社会構造改革

#### 東南アジア

- 「中進国の罠」からの脱却 ⇒ 新産業創出、デジタル 化の推進
- 現実的で持続可能な経済発展 ⇒ エネルギートラン ジション、サプライチェーンの高度化・強靱化
- 社会課題(地域間格差、環境問題等)への対応⇒ デジタルを生かした社会課題解決ビジネスの推進
- 域内統合の進展 ⇒ 周辺国との経済統合

#### アフリカ

- 南北問題の是正とキャッチアップ ⇒ 投資環境の改善、豊富な鉱物資源の活用
- 内発的・持続的な発展 ⇒ 開発援助への依存から民間投資の促進へ
- 成長の柱の多様化 ⇒ 社会課題解決ビジネスの 追求(ヘルスケア、農業、エネルギー等)

#### 中南米

- 移民問題 ⇒ 投資促進・経済協力を通じた解決
- 豊富な鉱物資源 ⇒ 資源ナショナリズムの高揚
- 再エネの普及 ⇒ グリーン水素を通じたカーボンニュートラル達成
- デジタルインフラの偏在の是正 ⇒ 国を挙げた デジタル化の推進

(出典) 経済産業省ホームページ

#### (2) アジアでの経済・社会課題への対応

例えば、ASEANでは、経済面では、「中進国の罠」からの脱却、現実的で持続可能な経済発展、社会課題(地域格差、環境問題等)への対応、域内・周辺国との地域経済統合などが課題となっている。こうしたニーズを踏まえて、2023年12月に開催された日ASEAN友好協力50周年特別首脳会議では、共創による課題解決のための官民連携の新たな取組として、アジア・ゼロエミッション共同体(AZEC)構想、日ASEAN次世代自動車共創イニシアティブ、連結性強化、気候変動対策、中小零細企業・スタートアップ支援等のための民間投資の後押しなどの協力が打ち出された。

エネルギー・環境分野では、アジア諸国の化石燃料への依存度の高さや再生可能エネルギーのポテンシャルの低さなどの事情を考慮して、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化することが必要である。すでに我が国から「アジア・ゼロエミッション共同体」の実現に向けた協力を進めているが、我が国が有するエネルギー・環境技術を活用し、ODA、ESG 投資等の官民資金も動員した大型の「グリーン・トランスフォーメーション(GX)協力パッケージ」を打ち出すべきである(注 16)。

また、連結性強化に関しては、日本としては、ASEANに対して日 ASEAN包括的連結性イニシアティブ、インドではデリー・ムンバイ産業大動脈構想(DMIC)、チェンナイ・ベンガルール産業回廊構想(CBIC)を進め、また、ASEAN・インド間の連結性強化のために、インド北東部開発とベンガル湾産業成長地帯(BIG·B)プロジェクトを推進してきた。日本の「質の高いインフラ投資」、G7の「グローバル・インフラ投資パートナーシップ(PGII)」等の資金を動員して、モノやサービスの取引を増やし貿易を促進するための鉄道・港湾の連結、世界のエネルギー安全保障の強化に必要な電力や水素を輸送するための送電線やパイプラインの敷設、国境を越える安全で強靭なデータ伝送ケーブルなどのインフラの整備を進めていくことが望まれる(注 17)。

#### 注

- 1. 磯野生茂「グローバルサウスの経済的影響力ー世界経済の「第三の極」をどうとらえるか」 (2023) 2 ページ
- 2. Bennett Institute for Public Policy "A World Divided: Russia, China and the West" (2022) p.2
- 3. 経済産業省「通商白書 2023」(2023) 91 ページ
- 4. 同上 90 ページ
- 5. 同上 90 ページ
- 6. 同上 90-91 ページ
- 7. 篠田邦彦「RCEP の今後の課題と日本の役割」(2023) 139-140 ページ
- 8. 同上 143 ページ
- 9. 同上 143-144 ページ
- 10. 篠田邦彦「アジア経済秩序形成へ一歩〜米、最終妥結へ歩み寄りを」(2023)
- 11. 篠田邦彦「インド太平洋における経済安全保障~グローバルサウスへのアプローチ~」(2023)
- 12. 同上
- 13. 同上
- 14. 政策研究大学院大学インド太平洋協力研究会「グローバルな危機の中でのインド太平洋の国際秩序の安定と国際協力の推進に向けて」(2023) 12ページ
- 15. 同上 11 ページ
- 16. 同上 18ページ
- 17. 同上 16ページ

#### 【参考文献】

- 経済産業省「通商白書 2023」経済産業省、2023年
- 経済産業省「第 10 回産業構造審議会通商・貿易分科会資料「対外経済政策を巡る最近の動向〜国際経済秩序の再構築に向けた日本の役割〜」」経済産業省、2023 年
- 政策研究大学院大学インド太平洋協力研究会「グローバルな危機の中でのインド太平洋の国際秩序の安定と国際協力の推進に向けて~インド太平洋協力に関する日本政府への政策提言~」政策研究大学、2023 年
- 磯野生茂「グローバルサウスの経済的影響力-世界経済の「第三の極」をどうとらえるか」『IDE スクエア』アジア経済研究所、2023
- 篠田邦彦「RCEP 発効後のアジアの地域経済統合と日本の対外経済政策」国際貿易投資研究所 ASEAN 研究会、2023 年
- 篠田邦彦「RCEP の今後の課題と日本の役割」『変質するグローバル化と世界経済秩序の行方』(馬田啓 一・浦田秀次郎・木村福成編著)、文眞堂、2023 年
- 篠田邦彦「アジア経済秩序形成へ一歩〜米、最終妥結へ歩み寄りを」共同通信オピニオン、2023年
- 篠田邦彦「インド太平洋における経済安全保障~グローバルサウスへのアプローチ~」『インド太平洋 における貿易投資政策と経済安全保障の行方』亜細亜大学アジア研究所、2023 年
- Bennett Institute for Public Policy "A World Divided: Russia, China and the West" University of Cambridge, 2022
- Kunihiko Shinoda, "Japan's Policy toward Materializing Cooperation with the Global South ~Realizing the Rule of Law, Resolving Global Issues and Strengthening Connectivity~" AJISS-Commentary, The Japan Institute of International Affairs, 2023

## 第2章 ASEAN が主導する FTA ネットワークの拡大と 日系企業の戦略的役割

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

## はじめに

1980年代半ば、日本企業の海外進出がブームになった背景には、国際環境の変化、特に 急激な円高がある。これにより、国内で生産・輸出していた汎用品を中心に、価格競争力 を保持することが困難となった。その結果、日本企業はコスト競争力を維持するため、特 に労働コストが低いアジア諸国、特に ASEAN 加盟国を中心に新たな製造・輸出拠点を設 ける動きが加速した。

アジアを中心に製造・輸出拠点を設ける動きは、主に日本の機能を一部分割し、補完することを目的として行われた。以降、アジア各国の中間層の台頭と新興市場の勃興、そしてグローバル化の進展と ASEAN の自由貿易協定 (FTA) ハブ機能の強化等環境変化に伴い、日本企業は同地域に継続的かつ重層的に直接投資という形で経営資源を投下した。その結果、日本企業の国外の現地法人数は全世界で 25,325 社に達し、そのうち ASEAN 地域は 7,435 社を数え、全体の 29.4%を占めている。特に製造業に限定すると、その比率は 33.2%にまで上昇する (注 1)。

日本は経常収支で 1980 年に赤字を記録して以降、40 年以上にわたって黒字を維持している(注 2)。伝統的に、日本は原材料を輸入し、そして加工の上、完成品として輸出する典型的な貿易立国モデルを採用しており、経常黒字は主に貿易収支によって生み出されていた。しかし、前述の日本企業の海外進出・事業活動の活発化に伴い、現在までに直接投資収益や間接投資収益から成る「第一次所得収支」(注 3) が同黒字を支える構造に変化している。これは、海外で進出・活動する日本企業が日本の経常収支の黒字を支えていることを意味している。

それら日本企業は、ASEAN を東アジアの「自由貿易協定(FTA)のハブ」として活用

し、積極的に FTA や各国の免税制度を用いてサプライチェーンを構築した。日本企業は同地域に重層的に構築された FTA をインフラに、地域的な包括的経済連携(RCEP)対象地域に網目のように生産ネットワークを張り巡らせ、効率化・競争力強化の側面から調達・供給活動を構想、実施してきた。その結果、RCEP 地域に進出している日本企業の輸出入の大半は同地域内に収斂している。また国境を越えて分散配置された生産ブロック間を無駄なく結びつけるべく、効率化に磨きをかけてきた。例えば、ジャストインタイム生産方式を海外でも展開し、「コスト」となる在庫の圧縮に注力するなど、効率追求の努力が続けられてきた。この地域を競争力のある環境へと整備することは、結果的に日本経済に対しても有益となっている。

本稿では、ASEAN が主導する FTA ネットワークの拡大が日本企業に与える影響と、その中で日系企業が果たすべき戦略的役割について検討する。第一に、ASEAN 経済圏内で進行する経済統合の現状とその背景を概観し、次に、これらの動向が日本企業の海外展開戦略にどのように影響を与えているかを分析する。最後に、日系企業がこの地域での持続可能な成長と競争力を維持するために、どのような役割を果たすべきかを考察する。これらの検討を通じて、ASEAN を中心とした FTA ネットワークの戦略的重要性と、それに伴う日本企業の取り組みについて論じる。

## 第1節 ASEAN 経済成長の原動力: 外国直接投資と輸出の役割

#### 1. ASEAN にとっての外国直接投資と輸出

ASEAN の経済成長は、概して外国資本の受入れと同資本による輸出が牽引してきた。 ASEAN は長年に亘り、外資を積極的に受け入れることで、工業化に不可欠な資本を蓄積 してきた。総固定資本形成は、ある期間内に行われる住宅投資、社会資本投資に加えて、 企業の設備投資などが含まれ、経済成長や生産力の向上に重要な役割を果たす。外国企業 による工場建設や現地企業の買収など外国直接投資は、投資先国の支出面からみた GDP における総固定資本形成に寄与する。また外国直接投資により投資先国に新しい技術やノ ウハウがもたらされることで、現地企業の技術水準が向上し、生産性の向上効果も期待出 来る。

そのため総固定資本形成に占める外国直接投資の割合を算出すれば、当該国における外国投資の重要性がより明確になる。ASEAN は、先進国・地域、開発途上国・地域、また

近年、経済大国としての地位を確立している中国と比較しても、総固定資本形成における 外国直接投資の割合が高い特徴を持つ。これは、ASEAN の経済成長や生産力の向上にお いて、外国投資が重要な役割を担ってきたことを示すとともに、今後もその役割が期待さ れている (表 1)。

表 1 世界の総固定資本形成における外国直接投資(FDI)の割合

	先進国·	開発途上国・地域				
	地域		ASEAN	国中		
1970	1.7	3.4	7.3	-		
1980	2.2	0.9	5.4	0.1		
1990	3.5	4.0	11.6	3.6		
2000	17.8	14.2	15.1	10.1		
2010	8.2	10.0	21.1	4.3		
2020	2.7	6.1	14.5	2.4		
2022	2.9	7.4	25.1	2.6		

(資料)UNCTADSTAT

ASEAN 加盟国の多くは、インドネシアを除いて、人口や所得水準の面から国内市場は矮小で、経済成長は外需に大きく依存している。ASEAN の輸出依存度は他の地域に比べてもともと高かったが、輸出指向型直接投資を受け入れたことで、更にその依存度は加速度的に高まった。先進国・地域や ASEAN を除く開発途上国の対 GDP 比でみた輸出依存度は 20~30%程度であるが、ASEAN は、アジア通貨危機により国内需要が一気に冷え込んで以降、70~80%で推移していた。しかしサブプライム住宅ローン危機をきっかけに発生したリーマン・ショックとそれに続く世界金融危機以降、徐々に輸出依存度を低下させているが、それでも依然として 60%前後で推移している。

ASEAN は、関税と貿易に関する一般協定(GATT)、それに続く世界貿易機関(WTO)など、自由貿易の潮流に乗って貿易を拡大し、輸出指向型工業化を指向して経済成長を実現するなど、まさに自由貿易を自らの工業化や経済成長に繋げた「成功事例」である(図1)。



図 1 ASEAN および先進国・開発途上国の輸出依存度推移(対 GDP 比)

(資料) UNCTADSTAT (UNCTAD)

このように ASEAN は外国投資を積極的に受け入れることで、経済成長に不可欠な総固 定資本形成を補い、これら外国企業の輸出を奨励することで輸出指向型工業化を実現して きた。プラザ合意やそれ以降も継続した円高が追い風となり、輸出指向型直接投資を蓄積 してきた ASEAN は、現在も輸出の大半を外国企業が支えている。

ASEAN 加盟国の幾つかは、外国企業による輸出額を公表しており、外国企業が地域の輸出活動に重要な役割を担っていることが明らかになっている。実質的に ASEAN 最大の輸出国ベトナム (注 4) は、2003 年に外資系企業の輸出額が初めて地場企業のそれを上回った。2022 年ではベトナムの総輸出額の 74.3%が外資系企業によるものである。ASEAN 随一の産業集積を誇るタイでは、商務省貿易政策・戦略事務局 (TPSO) が 2022 年の総輸出について初めて国内外資本別に分けて公表した。タイの同年の総輸出約 2,870 億ドルのうち、タイ地場企業による輸出は 25.6%に過ぎず、外国資本が入っている現地法人の輸出が 74.4%にのぼっている (注 5)。これらからも、ASEAN の外国直接投資が当該国の輸出を支えていることがわかる。

#### 2. ASEAN における日本の経済的影響力の変遷と中国の台頭

ASEAN にとって海外直接投資が経済の牽引役であり、その中で日本は際立った存在感を示していた。しかし近年、その存在感が相対的に低下している。シンガポールの ISEAS ユソフ・イシャク研究所が ASEAN 市民を対象とし、2022 年 11 月~23 年 1 月にかけて実施した意識調査 で、「東南アジアで最も影響力のある経済力を持つ国・地域はどこか」

との問いに対し、ASEAN全体では59.9%のASEAN市民が「中国」と回答、これに「ASEAN」 (15.0%)、「米国」(同 10.5%)、「日本」(同 4.6%) で続く。この傾向は同調査を開始した 2019年以降、大きな変化はない。

表 2 東南アジアで最も影響力のある経済力を持つ国・地域の組織

年	2019		2020		2021		2022		2023	
1位	中国	73.3%	国中	79.2%	国中	75.9%	国中	76.7%	中国	59.9%
2位	ASEAN	10.7%	ASEAN	8.3%	ASEAN	10.1%	米国	9.8%	ASEAN	15.0%
3位	米国	7.9%	米国	7.9%	米国	6.6%	ASEAN	7.6%	米国	10.5%
4位	日本	6.2%	日本	3.9%	日本	4.1%	日本	2.6%	日本	4.6%
5位	EU	1.7%	EU	0.6%	EU	1.7%	EU	1.7%	EU	4.2%
6位	インド	0.1%	ドイン	0.1%	車車	1.0%	豪州	0.5%	豪州	2.7%
7位					豪州	0.5%	韓国	0.5%	英国	1.3%
8位					インド	0.1%	英国	0.5%	韓国	1.0%
9位							インド	0.1%	インド	0.7%

(資料)The State of Southeast Asia (ISEAS Yusof-IsakInstitete)

日本の存在感低下を如実に示しているのは貿易である。ASEAN の貿易における日本のシェアは、50年前の1973年において輸出で28.3%、輸入で26.3%であった。しかし同シェアは減少を続け、2022年には各々約7%にまで低下した。

しかし ASEAN の対日貿易シェアの下落が、日本の経済的存在感の低下を示すと決めつけてはいけない。多くの日本企業は ASEAN への直接投資による進出を通じて、ASEAN に内部化され、当該地域により深く関与するようになったと言い換えることが出来る。

ただし、その間の特に貿易面での中国の経済的存在感の高まりを無視するわけにはいかない。台頭の大きな契機は、中国の世界貿易機関(WTO)加盟によるグローバル経済への参画である。中国が WTO に加盟を果たした 2001 年、ASEAN の貿易における中国のシェアは、輸出で 4.3%、輸入で 5.8%に過ぎなかった。

しかし中国はグローバル化に乗り出すことと並行して、ASEAN にも接近した。2000年 11 月にシンガポールで開催された ASEAN 中国首脳会議で、中国・朱鎔基首相は ASEAN 側に自由貿易圏構想、いわゆる ASEAN 中国自由貿易地域 (ACFTA) 構築に向けた作業部会を設置するよう提案した。中国は ASEAN 側を惹きつける魅力的な事項を ACFTA に散りばめた。その結果、翌 2001年の同首脳会議で 10年以内の ACFTA 設置に合意した。 ACFTA の下で物品貿易協定は 2005年に発効したが、その効果もあり、2022年の ASEANの貿易における中国のシェアは、輸出で 14.7%、輸入で 22.6%へと上昇、ASEAN にとって中国は米国に並ぶ輸出市場と位置付けられるまでになった。その一方、輸入面での存在

感は他を圧倒、日米 EU のシェア合計(20.3%)をも上回っている。

一方、直接投資では様相が異なる。ASEAN が経済成長の原動力として重視する直接投資について、徐々に中国の存在感が高まる中、日本はシェア低下を余儀なくされているものの、一定以上の存在感を示している。ASEAN 事務局統計によれば、ASEAN の対内直接投資の期末残高で、日本は2021年で9.4%であった。米国(18.3%)、EU(11.8%)を合わせた主要西側先進国全体では約4割(39.6%)に達する。中国も徐々に存在感を高めているものの、3.2%に過ぎない。

## 3. タイにおける中国製 EV の台頭と ASEAN 市場への影響

中国のASEAN における存在感の高まりは、特に自動車分野で顕著である。これは中国が世界最大の電気自動車 (EV) 生産拠点として台頭してきたことと軌を一にしている。国際エネルギー機関 (IEA) の「世界の電気自動車 (EV) 展望 2023」では、22年の世界のEV 販売台数は 1020万台を記録、初めて 1000万台の大台を突破した。世界の新車販売台数の14%がEV(注6)であり、前年(9%)から大幅に上昇した。同レポートでは新興EV市場としてインド、タイ、インドネシアを取り上げ、EV 普及に向け有望な兆しがある市場と指摘している。タイでは政府がEVに対して、補助金、物品税や関税の減免などの経済的インセンティブを提供、EV市場拡大とともに産業化を狙っている。

2023年のタイ EV 市場は急速に拡大した(注 7)。2023年のタイの自動車販売台数は約78万台であったが、バッテリー型 EV (BEV) は 9.5%のシェアを占める 7.4 万台を記録した。前年 22年に初めて 1 万台を超えたが、7倍増となった。

タイの EV 市場のけん引役は中国企業である。EV を含めた中国ブランドの販売台数は、BYD (比亜迪)で約3万台。これに MG (上海汽車・CP)が2.7万台、NETA (浙江合衆新能源汽車)が1.4万台、長城汽車(1.3万台)が続く。その結果、国内で販売された中国ブランド車は8.7万台を記録し、タイの国内自動車市場で11%を占めた。一方、これまで国内市場の9割前後のシェアを占めていた日本ブランドは、EV 輸入元年の2022年で85.4%に、23年では77.8%で8割を割り込んだ。

現在、タイで販売されている中国ブランドの EV、更にはテスラも全量、ACFTA を用いた中国からの輸入とみられる。タイに流入している中国製 EV のうち、テスラ以外はタイ政府からの BEV 補助金を受けている。タイ政府は BEV 購入促進策の一環で、24 年または 25 年の国内生産を条件に、補助金として 7 万バーツ (29 万円) または 15 万バーツ (62

万円)、更に通常 8%の BEV の物品税も 2%に減税している。

マーケティング分野のイノベーター理論の一つで「クリティカルマスの法則」がある。これは商品やサービスの普及が爆発的に跳ね上がる分岐点、またはその爆発的な普及に必要な市場普及率について述べたものであり、その分岐点は16%とされている。市場シェアが10%以下の場合、当該市場は目新しい物が好きな限られた市場に過ぎないものの、分岐点を超えると、普及が爆発的に加速するとする。

タイの新車販売台数に占める BEV 比率は 9.5%であり、同法則の閾値を越えたわけではない。しかし商用車のほぼ全量が内燃機関車(ICE)であり、BEV、プラグイン・ハイブリット車(PHEV)、ハイブリット車(HEV)はほぼ乗用車である(注 8)。そのため乗用車の生産、販売についてそのシェアを再計算すると、2023 年では次世代自動車の生産が 4分の 1 弱に、販売では 6 割弱に達している。特に BEV のみ抽出しても、乗用車販売の 4分の 1 を超えており、「クリティカルマスの法則」の閾値を大きく上回っている(図 2)。

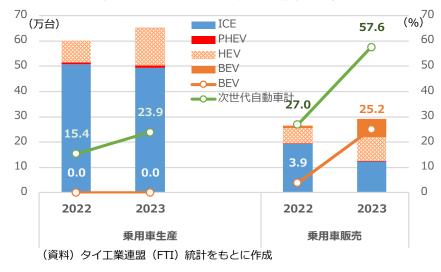


図 2 タイの乗用車生産・販売における次世代自動車の位置付け

タイ政府より補助金を受けた中国企業群は 24 年以降、相次いでタイでの EV 生産を開始する予定である。2020 年 11 月に米ゼネラル・モーターズ (GM) のラヨーン県の工場を買収した長城汽車は、21 年 6 月にスポーツタイプ多目的車 (SUV)「ハーバル (哈弗)」の HEV の生産を行っていたが、24 年 1 月に BEV「ORA (欧拉)」の生産を開始している。また今後、BYD や長安汽車、広州汽車系の広汽埃安新能源(AION)も順次、タイでの現地生産を開始する予定である。

タイ政府からの BEV 補助金を受けた企業は、国内生産条件が課されてる。24年または 25年までに国内生産を開始することが求められているが、24年に生産を開始すれば、22~23年に販売した BEV 台数と同数以上の、また 25年の生産開始の場合、1.5倍以上の、それぞれ国内生産が義務付けられる。ただし生産開始初期は、多くの部品が中国から輸入されて組み立てられると見られる。そのため ASEAN が締結している FTA で用いられる 現地付加価値率 40%の FTA 利用条件は満たせない可能性が高いとみられる。その場合、タイ国内で生産された BEV は輸出が出来ず、タイ国内市場向け販売に限られることになる。そのため日本ブランド車の牙城であるタイの乗用車市場への影響が懸念される。

これまでタイは自動車輸入に高関税を設けることで、国内自動車産業の保護・育成を図ってきた。ACFTAの枠組みの中でも、内燃機関車 (ICE) は関税削減や撤廃の対象外とされ続けてきた。しかし BEV に関しては保護対象から外れ、2010年以降の関税撤廃品目になった。このことはタイの高関税障壁に穴が開き、その結果、中国製 BEV の流入を阻止できなくなった原因である。

タイの電気自動車および内燃機関車では国内産業保護を意識し、最恵国待遇(MFN)税率は80%に設定されている。しかし、電気自動車についてはACFTAを使えばタイとフィリピンへの輸出に際し、関税賦課は回避できる(表 3)。タイでは自動車部品産業が集積しており、同国に生産拠点を設けて、中国ブランド車がタイ原産と認定されれば、ASEAN域内市場にASEAN物品貿易協定(ATIGA)を用いることで関税障壁を回避することが出来る。更にタイ原産中国ブランド車は、ASEANがこれまで構築してきたFTAネットワークを利用した市場開拓が可能になる。今後、ASEAN各国やASEANとFTAを締結している国々は、流入が想定されるタイ原産中国ブランド車の流入に直面、対峙することになる。

表 3 電気自動車および内燃機関車の関税率(MFN、ACFTA、ATIGA)

HS⊐ード	8703	3.80.97	(電気自動	カ歯_セダ	<b>`ン</b> )	8703.23.	57(内燃	幾機関車_·	セダン/2	~2.5L)
輸入国→	タイ	インド	フィリ	マレー	ベトナ	タイ	インド	フィリ	マレー	ベトナ
↓輸出国	21	ネシア	ピン	シア	ム	21	ネシア	ピン	シア	ム
最恵国待遇(MFN)税率	80%	50%	free	30%	70%	80%	50%	30%	30%	64%
ACFTA(中国)	free	50%	free	5%	50%	50%	50%	30%	30%	50%
ATIGA (ASEAN)	free	free	free	free	free	free	free	free	free	free

(資料) ASEAN Tariff Finderより作成。

これらタイ原産中国ブランド車が本格的に ASEAN の FTA 網を利用する可能性に鑑み、

次節では ASEAN における経済統合や FTA の進展と、それが地域内外のビジネス環境に 与える影響について考察する。

## 第2節 ASEAN の経済統合とFTA の進展

#### 1. ASEAN の経済統合の目的とその進展

プラザ合意を契機に、ASEAN に製造・輸出拠点を求めた日本企業は、ASEAN が進める域内貿易自由化および経済統合、そして FTA 網構築を追い風に、東アジア域内での生産ネットワークを構築・拡充し、経済効率性を追求してきた。今や日本企業にとってASEAN は、グローバルサプライチェーン (GSC) の重要なハブであり、ASEAN による経済統合の進展がビジネス機会の拡大に繋がっている。

ASEAN は経済統合が地域全体の経済的自立と発展に繋がるとして、グローバルな競争力の強化を目的に FTA 構築を進めてきた。ASEAN の FTA 構築は、1992 年に設立した ASEAN 自由貿易地域(AFTA)に端を発する。AFTA の目的は、地域内の貿易障壁を低減し、ASEAN 市場を一つの単一市場として機能させることにより、経済的な効率性を高め、地域内外の投資を促進することにあった。AFTA は、関税の撤廃や削減を主な内容としており、その実施により ASEAN 諸国間の貿易は大幅に拡大した。

この成功を基に、ASEAN はさらなる経済統合を目指して、ASEAN 経済共同体(AEC)の構築に向けた取り組みを強化している。現在の AEC の目標は、2025 年までに貿易と投資の障壁を撤廃し、労働力のより自由な移動を含む、より深い経済統合を実現することである。AEC を通じて、ASEAN は経済の多様化を促進し、地域全体の競争力を高めることを目指している。これには、商品、サービス、投資、労働、および資本の自由な流通の実現が含まれる。AEC を通じて、地域内の貿易と投資の自由化をさらに推進することで、「単一の市場と生産基地」としての ASEAN の機能を強化している。この経済統合の進展は、ASEAN 域内の経済的な多様性と相互補完性を活かし、地域全体の競争力を高めている。

しかし、近年では自然災害や新型コロナウイルスのパンデミックなどの外部ショックにより、サプライチェーンの脆弱性が露呈、従来の「経済効率」最優先の手法の見直しが進められている。さらに、地政学的なリスクの高まりやグローバル化への反動が、サプライチェーンの見直し、および再構築を促している。

このため、日系企業はサプライチェーンの「信頼性の確保」を新たな優先事項として、

サプライチェーンの複線化やリスク分散を戦略として採用し始めている。また、経済安全保障、環境、人権への配慮など、新たな国際基準への適応も、企業にとって重要な課題となっている。経済統合が進む中で、環境保護や労働条件の改善といった社会的な課題への取り組みは、ASEANが持続可能な経済発展を達成するために不可欠な要素である。

これまで ASEAN の経済統合は、地域内の経済活動の活性化、競争力の向上、そして持続可能な発展を目指して進められてきた。日本企業にとっては、ASEAN 諸国との経済的な連携を深めることで、新たなビジネス機会を探求すると同時に、サプライチェーンのリスク管理と持続可能性への配慮がより重要になっている。ASEAN と日本企業は、共に経済統合の進展を通じて直面する課題に対応しながら、地域の経済発展と安定を目指して連携していくことが求められている。

#### 2. ASEAN の FTA 戦略と東アジアにおけるハブ化の進展

ASEAN は域外の国々との経済関係の強化と輸出先市場の開拓を目的に、FTA に積極的に取り組んでいる。特に、中国、日本、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、インドなど東アジアのこれらの国々との FTA 締結を通じて、ASEAN はグローバルなサプライチェーンにおける自身のハブ拠点としての位置付けを強化している。

その起点は中国にある。中国の FTA を通じた ASEAN 接近は、東アジアにおいて「FTA ドミノ」を誘発し、地域経済の統合とグローバル化を大きく加速させた。 ACFTA による 貿易コスト減少により、中国を除く東アジア各国商品の競争力劣位化、いわゆる貿易転換 効果への危機感が、東アジア各国を FTA 構築競争に駆り立てたのである。 ASEAN は中国 (発効:2005 年)を手始めに、韓国(同 2007 年)、日本(2008 年)、インド(2010 年)、 オーストラリア・ニュージーランド(2010 年)など、いわゆる ASEAN+1FTA が次々と 構築された。

東アジアで 5 つの ASEAN+1 の FTA が成立したことで、ASEAN が東アジアでの FTA のハブとなった。その結果、ASEAN がグローバル経済においてより重要な役割を果たす基盤となり、地域内外の経済関係強化に寄与した。これら ASEAN+1FTA はそのほとんどでステージング(関税削減期間)が終了し、大半の品目で既に関税が撤廃されている(表4)。

表 4 ASEAN が締結している FTA の交渉開始、発効と関税削減完了年

FTA		交渉開始	発効年	関税削減完了						
	国名			対話国側	先行加盟国	後発加盟国	備考			
AFTA	ASEAN域内	1992年	1993年	-	2010年	2015年(18年)				
ACFTA	中国	2002年	2005年	2012年	2012年	2018年				
AKFTA	韓国	2005年	2007年	2010年	2012年	2020年	越のみ18年			
AJCEP	日本	2005年	2008年	2018年	2018年	2026年	越のみ24年			
AIFTA	インド	2004年	2010年	2016年末	2017年	2022年	比のみ19年末			
AANZFTA	豪州・NZ	2005年	2010年	2020年	2020年	2025年	越のみ22年			
AHKFTA	香港	2014年	2019年	即時撤廃	2028年	2036年	越のみ27年			
RCEP	日中韓豪NZ	2013年	2022年	2042~43年	2042~47年	2042~47年	中韓間を除く			

(資料) 各種協定書をもとに著者が作成

ASEAN にとって自らが東アジアの FTA のハブになることは、輸出のみならず投資誘致の面でも好都合であった。企業にとっては東アジア主要国向け輸出で、関税削減を通じてコスト競争力が強化出来ることを意味する。 ASEAN は立地する企業にグローバルな最適地生産・調達環境を提供した。

以降も、ASEAN の FTA 構築作業は続いている。ASEAN は 2014 年に香港との FTA 交渉を開始し、また ASEAN+1FTA を東ねた広域 FTA の地域的な包括的経済連携 (RCEP) 協定の交渉も 2013 年に開始された。各々は 2019 年、2022 年に発効した。RCEP は生産ネットワークの側面からみれば非常に重要な枠組みである。RCEP 自体は世界経済の約 3 割を占めるメガ FTA であるが、製造業分野に限れば、世界の生産活動の凡そ半分弱(2021年:45.7%)が RCEP 域内で行われている。また 2022 年 8 月にはカナダとの FTA 交渉を開始している。

## 3. 東アジアにおける FTA 活用の現状と課題

RCEPは2022年1月に発効した東アジア初のメガ FTA である。またこれまでのASEAN +1FTA の関税譲許やルールを基礎とし、発展させたものと形容できる。日本企業の国外の現地法人企業数(注 9)は全世界で25,325 社を数えるが、うち ASEAN は3割(7,435 社、29.4%)を占める。一方、RCEP 締結国地域に拡大すれば約6割(14,836 社、58.6%)、製造業に注目すればその比率は7割(69.4%)に達する。

これら ASEAN、または RCEP 締結国に進出している日系法人の事業活動が、少なから

ず日本経済を支えている。日本は長年に亘って経常収支黒字を計上しているが、日本企業の海外進出・事業活動の活発化を受け、同黒字を支えるのは直接投資収益や間接投資収益から成る「第一次所得収支」である。2023年の日本の経常収支は20.6兆円の黒字であるが、これに最も寄与しているのが第一次所得収支黒字で、34.6兆円を計上した。現時点で国・地域別での2023年通年の第一次所得収支は未発表であるが、同年1~9月ではASEANは第一次所得収支黒字の13.0%を、RCEPでは30.8%を稼ぐ。つまりASEANやRCEPの経済成長や投資環境の改善は、日本企業の収益拡大を通じて日本経済に貢献している。またRCEP締約国に進出している日系企業について、調達では9割台半ばが、また輸出でも8割強が、それぞれRCEP域内に収斂しており、RCEPを含めて東アジア全体に重層的に張り巡らされたFTAを有効に活用できる環境にある(表5)。

表 5 在 RCEP 日系企業の域内輸出・調達比率(2022年)

														<u>i</u>	单位:%
日系企業 所在国		カンボジア	インド ネシ ア	ラオス	マ レー シア	ミャンマー		シン ガ ポー ル	タイ	ベトナム	オー ストラ リア	ニュージーランド	中国	韓国	RCEP
RCEP域内輸出比率	81.9	93.2	79.0	84.6	83.3	84.3	84.8	77.8	79.5	85.6	84.3	96.7	76.3	74.9	80.8
RCEP域内調達比率	94.2	97.9	95.9	97.5	90.2	93.6	91.9	92.0	95.7	93.9	94.5	95.9	97.1	97.2	95.0
現地調達	41.0	6.0	47.2	0.6	32.8	15.3	32.6	22.1	57.3	37.3	48.2	91.0	68.4	30.5	48.6

(資料)在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査(2022年/ジェトロ)

ただし RCEP 自体は 2022 年に発効したばかりで、長期的に関税を削減・撤廃する取り組みである。RCEP はステージング(関税削減期間)期間が長く、関税撤廃は 2040 年代前半から半ばになることから、関税削減効果を実感できるのは相当先である。その一方、ASEAN+1FTA は、そのほとんどでステージングが終了し、大半の品目で既に関税が撤廃されている。これら ASEAN+1FTA を効果的に活用することが企業戦略上、重要である。ただし、詳しくは後述するが、関税削減・撤廃の恩恵享受が相当先であることを理由に、RCEP 自体の重要性が低下している訳ではない。東アジアでは ASEAN を中心に FTA 網が広範囲に、且つ重層的に張り巡らされている。また個別国ベースでも FTA 締結競争が繰り広げられた。その結果、例えばベトナムと日本との間には 4 本の FTA が重層的に構築されている。具体的には、①日ベトナム EPA(JVEPA)、②日 ASEAN 包括的経済連携協定 (AJCEP)、③環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定 (CPTPP)、④RCEP の 4 つであり、企業はその中から最も自分に有利な FTA を選ぶことになる。

ASEAN 域内国同士の場合、AFTA に加えて、香港を含めた 6 つの ASEAN+1FTA、そして RCEP があり、最大で 8 本の FTA が利用できる選択肢を持つことになる。

しかしこれらは各々別々の協定であり、規則や利用条件が異なる場合も少なくない。世界貿易機関(WTO)の最恵国待遇(MFN)関税が「全体最適」を目指すのに対し、FTA は締結国間での最適、いわば「部分最適」を目指す取り組みであり、規則や利用条件の相違はその結果と言える。

部分最適を目指す FTA の乱立により、経済効率性の観点からは考えられない人為的な生産ネットワークが作られる懸念がある。FTA 網の複雑化は、これら「スパゲティボウル現象」を招く懸念がある。FTA によって手続きや規則が複雑化することでスパゲティボウル現象発生への懸念は長らく指摘されてきた。

現在、ASEAN の FTA で一般規則として採用している原産地規則(ROO)は、概して「累積付加価値率(RVC)40%」または「関税分類変更基準(CTC)4桁」のいずれかを満たせば「ASEAN 原産品」とするものである。しかし、ASEAN インド FTA(AIFTA)では「RVC35%」と「CTC6桁」の両方を満たして初めて協定上の「ASEAN 原産品」となる。つまり同一品目にも関わらず、仕向け先によって「ASEAN 原産」と見做されない場合がある。また FTA によっては、一般規則とは異なる ROO が適用される「品目別規則」がある協定も多い。

利用企業は、協定毎の条件が異なることから、作為的な調達・生産体制を構築する懸念がある。その結果、経済効率自体を棄損する場合もあろう。また各々の協定に合致した書類の作成、保存・管理が求められ、その手続コストは利用企業の負担になっている(表 6)。

丰	6	V CEVN V	СΤΛ	別原産地規則概要
₹	h	ASEAN ()	+ 1A	别总医你提引燃男

FTA		完全生		一般規則		品目別規則 (PSRs)				
	対話国名	産品		Γ						
		WO	CTC	RVC	に占める割	WO	CTC	RVC	加工工程	
AFTA	域内	0	CTH	≥ 40%	53.3%	0	0	≥ 40%	0	
AJCEP	日本	0	CTH	≥ 40%	57.9%	0	0	≥ 40%	0	
AANZFTA	豪NZ	0		_		0	0	≥ 40%	0	
AKFTA	韓国	0	CTH	≥ 40%	76.4%	0	0	≥ 40-60%	0	
ACFTA	中国	0	CTH	≥ 40%	37.3%	0	0	≥ 40%	0	
AIFTA	インド	0	CTSH 8	& ≥ 35%	100%	-	※注3			
RCEP	日中韓豪NZ	_		_		0	0	≥ 40%	0	

<sup>(</sup>注1)RVCは地域累積付加価値基準、CTCは関税分類変更基準(CTHは4桁、CTSHは6桁変更)を指す。

<sup>(</sup>注2)AFTAで一般規則の総品目数に占める割合は、Medalla(2011)。

<sup>(</sup>注3)AIFTA協定にはPSRがある旨記載はあるものの、PSR対象のAnnex Bは空白。

<sup>(</sup>資料)タイ商務省外国貿易局資料、ASEAN事務局資料、各種協定書をもとに作成

FTA 毎に原産地証明書 (CO) の書式のみならず、記載要件や内容が異なることは、利用企業側のミスを誘発する原因となる。記載事項を誤った場合、FTA 特恵関税適用が拒否されることもあり、企業側は協定内容を慎重に確認するなど、十分な管理負担が求められることになる。

## 4. RCEP で期待されるスパゲティボウル現象の解消

原産地規則は、企業にとって FTA を利用する上で大きなハードルである。主要工業製品の AFTA および ASEAN+1FTA 原産地規則をみると、FTA 毎に規則が異なっている。当該品目を ASEAN で生産し、AFTA または ASEAN+1FTA を用いて締約国に輸出する場合、原材料・中間財の調達を可能な限り現地化した上で、国内調達が難しいものは、これら FTA の規則を満たすべく、最大公約数的なサプライチェーンおよび生産工程を構築する必要がある。その場合、前述の通り、経済効率性の観点からは考えられない人為的な生産ネットワークが作られる懸念がある。

しかし RCEP の登場により締約国に輸出する場合、15 カ国共通の原産地規則が利用出来るようになった。特に RCEP 域内でサプライチェーンを構築・完結している多くの日系企業にとっては心強い。RCEP のステージングも進展し、実際に RCEP が利用出来る段階になれば、日系企業のサプライチェーンの効率化に繋がることは疑いない(表 7)。

表 7 主要工業製品の RCEP および同域内の ASEAN+1FTA 原産地規則

·	DOED	4574			ASEAN+1FTA			
	RCEP	AFTA	AJCEP	AANZFTA	ACFTA	AIFTA	AKFTA	
一般規則	_	CTC4桁 or RVC40%	CTC4桁 or RVC40%	-	CTC4桁 or RVC40%	CTC6桁 & RVC35%	CTC4桁 or RVC40%	
自動車 (HS8703)	RVC40%	RVC40%	RVC40%	RVC40%	CTC4桁 or RVC40%		RVC45%	
車両用エンジン (HS840731- 33,840820)	CTC4桁(一部 2桁) or RVC40%	RVC40%	RVC40%	CTC4桁 or RVC40%	一般規則		一般規則	
タイヤ (HS401110)	CTC4桁 or RVC40%	一般規則	一般規則	CTC4桁 or RVC40%	一般規則		CTC4桁 & RVC55%	
エアコン (HS8415)	CTC4/6桁 or RVC40%	CTC6桁 or RVC40%	一般規則(乗 用車用は RVC40%の み)	CTC6桁 or RVC40%	CTC4桁/6桁 or RVC40%	CTC6桁 & RVC35%	RVC45%(HS8 41510のみ)	
カラーテレビ (HS852872)	CTC4桁 or RVC40%	CTC6桁 or RVC40%	RVC40%	RVC40% or CTC4桁 or RVC35% & CTC6桁	一般規則		CTC6桁 or RVC40%	
<b>鉄鋼</b> (HS720810)	CTC4桁(除 半製品からの 変更) or RVC40%	RVC40%	RVC40%	CTC2桁 or RVC40%	一般規則		一般規則	

(備考)RVC:地域累積付加価値基準、CTC:関税分類変更

(資料)各協定書より作成。

経済統合の進展が図られてきた今、次節ではこれらの変化が日系企業にどのような機会と課題を提供するのか、また日系企業が ASEAN 地域のさらなる成長にどのように貢献できるかを考察する。

# 第3節 ASEAN 市民としての日系産業界とその役割

#### 1. 投資環境改善に向けた産業界の関与と地域経済統合への影響

ASEAN は東アジアで中心性の維持・向上に注力すべく、企業の取引を阻害しない最も自由度の高い地域であることを常に追求してきた。その実現に際し、産業界に積極的な関与を求め、内外の産業界との対話を通じて、その要望や課題を吸い上げ、自己の改善に繋げてきた。仮に一旦合意し導入した規則や制度であっても、産業界の声を踏まえ、不断に改善作業を行ってきたことは、ASEAN 自体の信頼感向上に繋がっている。

中でも、「単一の市場と生産拠点」化に向け、ASEAN の投資環境改善に日系産業界が直接的に関与し始めたのは、第12代 ASEAN 事務総長のスリン・ピッサワン(2008~12年)の就任が契機である。同事務総長は日系産業界に「ASEAN 単位で日本人商工会議所連合会のようなものを立ち上げ、ASEAN 事務局に要望を出して欲しい。ASEAN 事務局は本会合を ASEAN 経済統合のインスツルメントとして活用したい」と要請、これを受けて在 ASEAN 日系産業界は、2008年に ASEAN 日本人商工会議所連合会(FJCCIA)を立ち上げた。以降、FJCCIA は ASEAN 事務総長との間で毎年、経済共同体に資する対話を行っている。この対話は、ASEAN の事業環境改善に向けた提言や要請を直接伝えるのみならず、FJCCIA が日本とは関係のない ASEAN+1FTA にまで、ASEAN 市民として踏み込んで改善を働きかけられる重要なツールである。

実際に FJCCIA による提言が改善に繋がった代表的な事例は、CO上での価格表示問題である。FJCCIA は 2010 年以降 13 年までの対話において、CO上の FOB 価格記載義務の撤廃を求めてきた。物流と商流が異なる仲介貿易(リ・インボイス)の場合、仲介者が第三者である際、「CO上の FOB 価格」と「仲介者からのインボイス」とを比較することで、輸入者は仲介者のマージンを知ることができる。仲介国企業は最終輸入者に自らのマージンを知られることを回避するため、FTA 利用しない選択をする企業も少なくなかった。FJCCIA は ASEAN 事務総長との対話を通じてその問題を ASEAN 側に共有し、是正を

求めてきた。当初、ASEAN側は、FOB価格の記載について「その検証用途に加え付加価値を累積させる用途にも使用されるため必要」としていたが、産業界が繰り返し要望した結果、ASEAN物品貿易協定(ATIGA)の「運用上の証明手続き」(OCP)を改訂し、原産性審査に付加価値基準(RVC)を用いる場合を除き、FOB価格の記載義務が撤廃された。

以降も FJCCIA は、RVC を用いる場合であっても FOB 価格記載義務の撤廃を継続的に要望した。その結果、2020 年 9 月よりカンボジア、インドネネシア、ラオス向け以外の場合、FOB 価格の記載義務が撤廃された。FJCCIA は残る 3 カ国についても引き続き働きかけを行っている。また、ASEAN で導入されたこれらの措置は、他の ASEAN+1FTA にも移植されるなど、ルールが伝播している。

これら FJCCIA と ASEAN 事務総長との対話により、地域協力機構である ASEAN は 産業界との対話を通じて課題を吸い上げ、自己の事業環境改善を実現してきた。この手法 は RCEP でも有効であろう。RCEP では事務局が設置され、また RCEP 合同委員会が毎年開催される。合同委員会は、①物品、②サービス・投資、③持続可能な成長、④ビジネス環境、分野の 4 つが設けられる。これら 4 つの委員会が毎年開催される RCEP 閣僚会議に対して協定見直しの提言を行うなど、RCEP 自体を継続的に改善する体制が整備されている。

例えば、ASEAN+1FTAで新たに制度改善が行われれば、それらをRCEPの合同委員会でも吸い上げ、RCEPや他のASEAN+1FTAでも普及させるよう取り組むことが考えられる。例えば、2023年8月のASEAN経済相会議(AEM)にあわせて実施された第28回AEM・経済緊密化(CER)会議でASEAN・豪州・ニュージーランド自由貿易地域(AANZFTA)協定改正第2議定書が調印された。改正第2議定書には「貿易と持続可能な開発(TSD)」や「政府調達」など新たに3つの章を追加した。

サプライチェーンの回復力関連条項として、必需品の継続的な流通・取引を促進する約束が盛り込まれ、AANZFTA 加盟国は、必需品に対する制限を導入しないことが約束されるとともに、危機時における必需品の移動、通関、引取りの迅速化に加えて、危機時に不足する必需品を相互に要求できるとした条項を盛り込んだ。

また環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定(CPTPP)で採用されていた「完全累積」を、AANZFTAが改正第 2 議定書で導入した。これは 22 年 1 月に発効した RCEP 協定でも、完全累積は発効後の見直しの義務化事項ではあるが、5 年以内に検討を終了させることが盛り込まれているにとどまる。これら条項は 6 つの

ASEAN+1FTA の中で、AANZFTA に初めて盛り込まれたものであり、RCEP や ASEAN+1FTA でも同様の条項の採用を検討すべきであろう。

#### 2. ASEAN の統合関連措置の広域化

ASEAN がこれまで導入し、実施してきた措置や制度を東アジア全域に拡大することは、地域にグローバルサプライチェーン(GSC)を構築している日本企業の活動を円滑化する上でも有効である。RCEP の構築以前には、東アジア広域経済圏の構想を巡って中国と韓国が ASEAN+3 による東アジア自由貿易地域(EAFTA)の推進を図り、一方で日本はASEAN+6 を基盤とした東アジア包括的経済連携(CEPEA)の実現を主張するなど、日中韓間での主導権争いが展開され、時間ばかりが無駄に浪費された。

そのため、ASEAN が主導して導入した各種措置の東アジアへの拡大は、無駄な主導権 争いを回避し、また ASEAN の中心性を強化し、また RCEP 締結国地域の事業環境改善に 寄与するであろう。

大きな経済格差を抱えた ASEAN が導入を進めている各種措置について、必ずしも先進 国である日本の方が進んでいるとは限らない。リープフロッグ現象とも言われるが、既存 の社会インフラが整備されていない新興国において、先進国が歩んできた技術進展を飛び 越えて、新しいサービスや技術等が一気に広まる場合もある。

例えば、ASEAN シングル・ウインドウ(ASW)は、貿易関連書類や情報を電子的に一元的に受け付け、それらが輸入相手国の一元的窓口を通じて瞬時に関係機関に電送されるなど一括処理されることで、通関手続きに要する時間やコストを大幅に削減するものである。ATIGA で関税減免を得るために必要な原産地証明書を電子化した e-フォーム D について、18 年 1 月に先発加盟国を中心とした 5 カ国で、20 年 8 月に全 10 カ国で、ASW を通じた電子的送信が開始された。

ASW では原産地証明書の電子的交換に続き、電子 ASEAN 税関申告書 (e-ACDD) についても 2020 年 12 月末に開始されている。また、電子植物検疫証明書 (e-Phyto) については、23 年以降、インドネシア・タイ間で電子的交換が開始されているが、フィリピンも早期に参加する予定である。

ASEAN 加盟国間の経済・技術格差は顕著であるが、ASEAN が導入出来た政策や措置は、他の域外の国々でも容易に取り入れることが出来よう。ASEAN は ASW を対話国の発給機関または税関システムとの接続を検討、現在、日本、韓国、米国、中国と協議して

いる。ASEAN 各国は ASW を導入する際、既存のシステム自体が存在しない国もあり、 既存システムとの整合性を考慮する必要なく、一気にシステム導入が出来た場合もある。 一方、日本の場合、通関情報処理システム(NACCS)、港湾 EDI(Electronic Date Interchange:電子データ交換)、乗員上陸許可支援システムなど既に既存のシステムが存在 していたことが、逆にシングルウインドウ化導入や ASEAN との接続の障害になる場合も ある。

また認定事業者(AEO)制度も ASEAN と連携可能な措置である。AEO とは政府が貨物の安全管理と法令遵守の体制が整備された事業者を認定し、税関手続きの簡素化・迅速化等を行うものである。ASEAN では全ての加盟国で独自の AEO 制度を構築している。ASEAN は AEO 相互承認取決め(AAMRA)を策定し、23年9月19日までに全加盟国が署名した(注 10)。準備が整った国より試験運用を経た上で完全導入を目指している。在ASEAN 企業は AEO 企業として認定されれば、域内貿易で手続き簡素化の恩恵を受けられる。

更に ASEAN で広がっている越境 QR コード決済も有望な分野である。同決済システムが東アジアに広がれば、個人や零細・中小企業による越境貿易、電子商取引、また観光客の支払い、周辺国からの移民労働者の送金の容易化など、利便性向上と取引活性化が期待できる。現地通貨取引(LCT)のため、間にドルを挟む必要はなく、取引コストを大幅に削減できるのみならず、急激な為替変動の影響を受けにくくなる。また渡航先でのクレジットカード決済や ATM での現金引き出しに比べ、より有利な為替レートが適用されるとみられ、手数料も抑えられる。

2022年11月に「ASAN域内での決済連結性(RPC)協力に関するMOU」をインドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン、シンガポールの5カ国の中央銀行で締結した。23年9月の首脳会議では、「ASEAN地域決済連結性に関するロードマップ」の完成を歓迎するとともに、残る5カ国のRPC参加と、近隣ASEAN域外国への拡大に期待するなど、制度がASEANの枠を越えて広がる可能性もある(表8)。

ASEAN での成功例を、RCEP の枠組みを通じて東アジア大に広げていくことは、同地域に GSC を張り巡らせている日本にとっても、事業環境改善に繋がるなど大きな意義がある。

表 8 ASEAN 域内におけるクロスボーダー決済・送金の連携状況

	¥ <b>A</b> 2.7=1		同党の5担が		シンガ		タイ	マレー	フィリピ	ベトナ		ラオス	ミャン	ブルネ
	送金システム	開始年	国家QR規格	開始年	ポール	ネシア		シア	ン	ᄉ	ジア		マー	1
SIN	PayNow	2017	SGQR	2018	/	準備中	●21.9	23.3						
ID	BI FAST	2021	QRIS	2019	23.11	/	22.8	23.5						
TH	PromptPay	2016	THAI QR PAYMENT	2017	●21.9	22.8		21.6		21.3	20.2	19.4		
MY	DuitNow	2018	DuitNow QR	2019	23.3	23.5	21.6		準備中		•			
PH	InstaPay	2018	QR Ph	2019/21				準備中						
VN	Mobile Money	実証中	Viet QR	2021			21.3				23.12	準備中		
CAM	パコン(CBDC)	2020	KHQR Code	2022			20.2	•		23.12		23.8		
LA	-	-	Lao QR Code	2020			19.4			準備中	23.8			
ММ	-	-	MMQR	2019										
BR	_	-	-	-										

- (注1)濃橙枠は越境QRコード決済(薄橙枠は一部銀行間のQR決済)、●は越境即時送金システムの接続。
- (注2)ベトナムの「モバイルマネー」はベトナム国家銀行が2021年11月から2年間の予定で実証実験中。、
- (注3)フィリピンのQRは、19年に個人間、21年に個人から事業者への支払い開始。
- (注4)タイ・インドネシア間は21年8月から76のPSPが参加し、実証事業を行っていた。
- (資料)各国中央銀行ウェブサイト他より筆者調べ。

これまで述べてきた通り、日系企業が ASEAN を中心とする東アジアで競争力を維持・ 向上させるには、ただ単に直接投資により市場に進出するだけでなく、地域の経済成長と 統合に積極的に貢献し、持続可能なビジネスモデルを構築する必要がある。

## おわりに

2023年、日本はASEANとの協力・対話開始から50年の節目を迎えた。近年ではASEANにおける日本の経済的存在感は相対的に低下したが、日 ASEAN間の相互依存関係は、直接投資を通じて、逆に深化してきた。特に在 ASEAN日系企業が、ASEAN法人としてASEAN経済のみならず、日本経済にも投資収益を還元する形で貢献している。

本章では、第 1 節では ASEAN の経済成長が外国直接投資と輸出によって牽引されてきたことを述べた。第 2 節は ASEAN 諸国の経済統合の現状と、FTA の進展に焦点を当てて論じてきた。第 3 節では RCEP 時代を迎えようとしている中、ASEAN 市民としての日系産業界の役割と ASEAN 制度の広域化について述べてきた。

日本と ASEAN とは相互依存関係が深化しており、相互の経済に影響を及ぼすことになる。日本が ASEAN や RCEP 地域で、政府開発援助 (ODA) のみならず、事業環境整備を通じて貢献することは、最終的に日本経済に裨益する。つまり日本や日本企業が ASEAN に積極的に関与・協力することは、ASEAN のみならず日本にとっても利益である。

シンガポールの次期首相のローレンス・ウォン副首相兼財務相は23年5月の日経「アジアの未来」で、「アジアは統合から恩恵を受け、貧困から脱却してきた」と語るとともに、

「世界が競合するブロックに分断されれば、途上国が先進国に近づくことはより難しくなる」と語った。自由貿易体制が揺らぐ困難な時期だからこそ、日本は ASEAN と共に手を携え、ASEAN が長年に亘り構築してきた自由貿易網を維持・強化に取り組むべきである。それが日本と ASEAN とが共に成長する道である。

#### 注:

- 1. 経済産業省(2023)。
- 2. 内閣府の年次経済財政報告によれば、1960年代前半の景気拡大による輸入増加で経常収支が赤字化した。その後、1970年代には、1973~75年、1979~80年の2つの期間で、第一次・第二次石油ショックによる石油価格上昇で、貿易収支が悪化、経常収支赤字を記録した。
- 3. 対外金融債権・債務から生じる利子・配当金等の収支状況を示す。ここには直接投資収益(親会社と 子会社との間の配当金・利子等の受取・支払)、証券投資収益(株式配当金及び債券利子の受取・ 支払)、その他投資収益(貸付・借入、預金等に係る利子の受取・支払)が含まれる。
- 4. ASEAN 最大の輸出国はシンガポールであるが、同国の輸出は地場輸出と同国を中継する再輸出に分類される。2022 年は同国の輸出額の53.6%が再輸出であった。
- 5. タイ商務省貿易政策・戦略事務局 (TPSO) は外資輸出を更に分類している。外資 100%企業による 輸出は総輸出の 41.2%を占め、外国資本過多 (50%以上) が 16.2%、外国資本過小 (50%未満) は 16.9%であった。
- 6. 同見通しでの EV は、バッテリーEV (BEV) とプラグイン・ハイブリット車 (PHEV) の両方を指す。燃料電池車は含まない。
- 7. タイでは EV 市場の拡大に伴い、2022 年以降、生産・販売台数において、燃料タイプ別での公表を開始した。
- 8. タイ運輸省陸運局データによれば、車両登録が行われた BEV トラックは 2022 年に 30 台、23 年は 217 台にとどまる。また両年において HEV、PHEV の登録はない。
- 9. 経済産業省(2023)。
- ビジネス短信(ジェトロ)「ASEAN 全加盟国が認定事業者(AEO) 相互認証取り決めに署名」 (2023 年 10 月 27 日付)

## 参考資料

経済産業省(2023)、『海外事業活動基本調査』

ジェトロ (2023) 『海外進出日系企業実態調査 (アジア・オセアニア編)』。

- 助川成也 (2023a)「アジアの FTA の現状とリスクマネジメント」、『リスクマネジメント視点のグローバル経営-日本とアジアの関係からー』、同文館出版。
- 助川成也 (2023b)「ASEAN の経済モデルの軌跡と今後の日 ASEAN 連携」、世界経済評論 2023 年 9・10 月号 Vol.67 No.5、国際貿易投資研究所)。
- 助川成也(2022)「RCEP で変わるアジアの事業環境-企業戦略構築の観点から見た RCEP の意義 -」、『新たな国際経済環境と ASEAN および各国の課題』、アジア研究シリーズ No.107 号、亜細亜 大学アジア研究所。

International Energy Agency (2023) , "Global EV Outlook 2023"

IMF (2023), "World Economic Outlook"

Medalla, Erlinda M.(2011) "Taking Stock of the ROOs in the ASEAN+1 FTAs: Toward Deepening East Asian Integration", Philippine Institute for Development Studies.

# 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

読売新聞東京本社 元アジア総局長 神戸大学 前客員教授 深沢 淳一

## はじめに

中国のチベット高原を源流に、インドシナ半島を蛇行してベトナム南部から南シナ海へ注ぐ全長 4,000m 超のメコン川。アジア開発銀行(ADB)とメコン川流域の中国、タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムが 1992 年、地域開発協力の枠組みとなる「大メコン圏(GMS)経済協力プログラム」を開始して、30 年が経過した。

GMS 域内では 2000 年代に国際幹線道路網が整備され、同時期に東南アジア諸国連合 (ASEAN) の自由貿易地域 (AFTA) や、ASEAN と域外国との自由貿易協定 (FTA) 締結の動きが活発化した。2010 年代は、中国とタイがベトナム、カンボジア、ミャンマー、ラオスを先導する新興経済圏が GMS 地域に確立し、中国は「一帯一路」構想で存在感を一段と高めた。さらに 2020 年代に入ると、中国ラオス鉄道が開通し、通貨決済システム整備などデジタル経済の融合も進んでいる。中国の電気自動車 (EV) メーカーのタイ進出ラッシュも加速しており、経済圏は新たな成長の次元に入った。

筆者は、この経済圏を各国の頭文字から「C (中国)+T (タイ)+CLMV (カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム)経済圏」、ASEAN 側 5 か国を示す場合は「T+CLMV 経済圏」と称する。この経済圏の特徴は、①国際道路網の整備、②貿易・投資制度の自由化、③中国経済の台頭一という 3 つの成長エンジンが、結果として機能的に連動しあいながら、1990年代から 10 年刻みで発展段階の質を高めてきたことだ。本章はその形成過程を分析、論証し、併せて国際情勢の不確実性を踏まえながら経済圏の今後を展望する。

GMS 地域への日本の関与のあり方については、様々な提言がされている。このため本章は視点を変えて、第二次世界大戦中に日本軍が建設した泰緬鉄道のビルマ(現ミャンマー)側ルート跡を日本の協力で国際幹線道路に整備して、T+CLMV 圏内に産業と物流の

大動脈を構築する構想を第6節で提言する。極めて困難な現地のフィールドワークに基づいて筆者が提起した十年来の持論である。

## 第1節 1990年代以前 インドシナは資本主義と共産主義の対立の時代

## 1. 「反共の砦」として ASEAN 創設、ベトナム戦争終結後も混乱

東南アジア各国は、1980年代まではベトナム戦争と米国、ソ連の冷戦に翻弄され、「対立と混乱」の時代が続いた。インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの5か国は1967年8月、ベトナムから共産圏がさらに南下する事態を防ぐ「砦」として、東南アジア諸国連合(ASEAN)を発足した。

ベトナム戦争が 1975 年に終結し、ベトナム社会主義共和国が翌年成立すると、ベトナム軍はカンボジアに侵攻し、今では想像できないがタイとカンボジアの国境地帯でベトナム軍とタイ軍が交戦して、両軍に戦死者が出た。

当時の現地からの報道は、「ASEAN 外相会議 ベトナム不信の声明」「軍は即時撤退を」 (1979年1月14日読売新聞)、「ベトナム ASEAN に反感」「ベトナム タイ首相ら三 首脳のベトナム訪問を黙殺」(同9月29日、同)、「中国、タイ侵入のベトナムに警告 重 大な危険招く」「米も非難声明 ソ連に影響力行使要求」(1980年6月26日、同)など、ベトナムと ASEAN 原加盟5 か国との緊迫した情勢を伝えている。

## 2. 冷戦終結で両陣営が協調、タイは「戦場から市場に」とバーツ経済圏形成を狙う

インドシナ地域の緊張は 1980 年代後半まで続いた。しかし、1990 年前後にソ連が崩壊して第二次世界大戦後の冷戦構造が終結すると、東南アジアでもベトナムと ASEAN 原加盟 5 か国との「地域冷戦」は終焉した。冷戦期はソ連や東欧の旧東側陣営からの経済支援に依存してきたベトナムは、市場経済体制の ASEAN 原加盟国と協調して経済発展を目指すしか選択肢はなかった。

カンボジアでは、1970年代に国民を大虐殺したポル・ポト政権崩壊後の混乱が続いていたが、その頃ようやく和平実現の可能性が出てきた。1988年に就任したタイのチャチャイ首相はこの機をとらえ、「ベトナム敵視政策」を撤回する意向を表明して、「インドシナを戦場から市場に」と呼びかけた。カンボジア和平実現後にインドシナ各国と経済を軸に平和的関係を構築し、ベトナム、ラオス、カンボジアを囲い込んでタイ経済圏(バーツ経済

#### 圏)を形成する狙いだった。

1989 年 4 月、バンコクで経済シンポジウムが行われ、タイ政府はベトナムのグエン・コ・タク外相、並びに当時はタイと国交がなかったカンボジア(ヘン・サムリン政権)のコン・サム・オル副首相を招き、チャチャイ首相は講演で次のように述べた(注 1)。「東南アジアはこれまで社会主義諸国と ASEAN 諸国に分かれていた。しかし、今後は地域一丸となって発展を目指さなければならない」。

しかし、カンボジアは 1991 年のパリ和平協定の締結後も国内の混乱が収まらず、チャチャイ首相が目論んだバーツ経済圏の実現は阻まれた。一方、他の ASEAN 各国からはベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーを ASEAN に迎え入れる気運が高まり、ベトナムも ASEAN 加盟を望んだ。1991 年 10 月にベトナムのボー・バン・キエト首相は ASEAN 各国と歴史的和解を果たし、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーの加盟実現に向けた「拡大 ASEAN」構想が動き出した(注 2)。

# 3. 80 年代の ASEAN は各国の「経済ナショナリズム」で自由化と協力が進まず

現在の ASEAN は域内外の国・地域と自由貿易協定 (FTA) を広範に締結しており、貿易投資の自由化推進が経済成長の原動力になっている。しかし、1980 年代まで各国は高い関税率で輸入を抑制するなどして自国の経済成長を優先し、利害対立が顕在化して協調的な経済政策は進まなかった。当時の主な協調政策の失敗ケースは次の通りである(注 3)。

- ①<ASEAN 共同プロジェクト>1976年3月に福田赳夫首相が総額10億ドルの基金を 設立し、ASEAN 原加盟5か国の5つの工業化事業を計画。しかし、インドネシアと マレーシアの化学肥料工場が完成しただけで不調に終わった。
- ②<特恵関税協定(PTA)>1977年2月に各国調印。関税を相互に25%引き下げる取り決めだったが、各国は例外品目を多数設け、実際の貿易対象は全体の $3\sim5\%$ とごくわずかにとどまった。
- ③<ASEAN 工業補完計画>1981 年 6 月調印。当時の「ASEAN カー」構想で自動車部 品の生産を国別に割り当て、特恵関税などで生産効果を高める計画。各国が独自の自 動車生産政策を進めたため立ち消えになった。

## 第2節 1990年代 東南アジアの「地域概念」完成、拡大 ASEAN で自由化着手

#### 年表 1

中国レエ・ローMVVダ南の主た批牧
中国とT+CLMV経済圏の主な推移
1990年代まで
1967 · A S E A N 発足
1975・ベトナム戦争終結
1978・ベトナムがカンボジアに侵攻
1989・ベトナム、カンボジアから撤退
1991・米ソ東西冷戦と東南アジアの地域冷戦が終結
・アジア開発銀行(ADB)と中国、タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムによ1992る「大メコン圏(GMS)経済協力プログラム」の枠組みが始動 ・ASEAN首脳会議でASEAN自由貿易圏(AFTA)創設に合意
1993
1994・メコン国際橋(ノンカイ-ビエンチャン)開通
1995・ベトナムがASEAN加盟
1996
<ul><li>・アジア通貨危機</li><li>・ラオス、ミャンマーがASEAN加盟</li></ul>
1998
1999・カンボジアがASEAN加盟、10か国体制に

(出所) 筆者作成

このように 1980 年代まで経済連携に消極的だった ASEAN 各国の姿勢は、1990 年代に入ると一転した。ASEAN はベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアを迎え入れて現在の 10 か国体制に拡大し、ASEAN 自由貿易地域(AFTA)計画をもとに ASEAN 全体の広域自由貿易圏の形成を目指した。北米と欧州でそれぞれ巨大自由貿易圏を形成する計画が動き出しており、シンガポールなどが、ASEAN も何らかの自由化政策を打たなければ域内の外資が逃避するという強い危機感を抱いたためだった。

同じ 1990 年代初頭にアジア開発銀行(ADB)が中心となり、メコン川流域国(GMS)の中国の雲南省と広西チワン族自治区、タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムに開発援助を行う枠組み(GMS 経済協力プログラム)が 1992 年に始動した。

GMS 地域での開発協力は、資本主義陣営のタイと共産主義陣営のベトナムなどが対立していた 1980 年代までは不可能だった。地域冷戦の終結により、東南アジアの「地域概念」は「両陣営の対立」から「ASEAN10か国」に再定義され、「東南アジア=ASEAN10か国」という概念が完成した。GMS 経済協力プログラムは、東南アジアの歴史的な変質を象徴する取り組みだった。

## 1. 冷戦終結で「インドシナ三国」から「CLMV」の呼称に変更

ASEAN では、1990 年代に後発加盟したカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの

四か国を総称する際、国名の英語表記を頭文字順に並べた「CLMV」という呼称が使われる。この表記も、東南アジア地域の歴史的変質を表す出来事の一つなのである。

以前フランスの植民地だったカンボジア、ラオス、ベトナムは、東西冷戦当時、西側陣営から「インドシナ三国」と呼ばれていた。しかし、1994年12月、ASEANのアジット・シン事務局長は「インドシナ三国という呼び名は、共産化した国々を敵視する際に使われる表現だった」「植民地時代と冷戦構造が終わった今の呼び名にはふさわしくない」と指摘し、三か国の総称を「インドシナ三国」から「CLV」に改めることを提案した(注 4)。その後、ミャンマーの加盟で「M」を加え、現在はASEAN内で一般的に使われている「CLMV」の名称が定着した。

## 2. ASEAN は経済を軸とする体制で貿易投資の自由化を推進

1992 年にシンガポールで行われた ASEAN 首脳会議で、各国は「シンガポール宣言」を採択し、原加盟 5 か国と中途加盟のブルネイの 6 か国が関税を大幅撤廃する ASEAN 自由貿易地域(AFTA)構想に合意した。当時、欧州は欧州共同体(EC)、米国、カナダ、メキシコは北米自由貿易地域(NAFTA)のメガ市場統合に動いており、「何もしなければ投資が ASEAN から欧米に流出する」(シンガポールのゴー・チョクトン首相)という懸念が AFTA を後押しした。

当時の現地からの報道(注 5)によると、インドネシアなどは首脳会議に向けた事務レベル協議で、AFTA 構想に「これでは関税同盟ではないか」と反発し、タイが示した農産物以外の包括的な関税引き下げ案に強い抵抗を示した。事務レベル協議に続く経済閣僚会議では、シンガポールの支持を取り付けたタイのアマレ商業相が、「タイの平均関税率はASEAN で最も高く、関税引き下げで多くの血を流すのはタイだ。しかし、ASEAN が生き残るためには自由貿易圏の早期実現しか道はない」と述べ、AFTA に反対する加盟国の抵抗を押し切った。

当時、ASEAN 各国には、高関税で国内の輸出産業と輸入代替産業を保護して自国の成長を図る「経済ナショナリズム」が浸透していた。前述の例外品目だらけの特恵関税協定 (PTA)のケースのように、各国の経済ナショナリズムが ASEAN 全体の政策協調を困難にし、1967年の設立以来、ASEAN は経済分野で目立った成果を挙げられなかった。

それまで日本企業は、各国の高い関税率の影響で生産拠点を国ごとに配置しなければならなかった。だが、AFTAとアジア市場統合の本格始動により、ASEANは「各国が関税

の壁で防御した状態」から「共通関税率で使い勝手のよい広域市場」に変化を遂げた。

## 第3節 2000 年代 インフラ整備と FTA 交渉で成長の基盤固めの時代

#### 年表 2

2000年代
2000
・中国とASEANの首脳会議で10年以内にFTA創設で合意 ・中国、世界貿易機関(WTO)加盟 ・米越通商協定が発効。米越の経済関係が正常化 ・タイ、タクシン政権発足
2002 · 日本とASEANが10年以内にFTA創設で合意 · 第一回GMS首脳会議がカンボジアで開催
2003 ・インドネシアのバリ島でのASEAN首脳会議で「ASEAN経済共同体」構想に合意 ・ASEANとのFTAで韓国、インド、豪州・ニュージーランドが中国、日本に追随
2004
2005
・第2メコン国際橋(ムクダハンーサバナケット)開通、これにより東西経済回廊のタイーラ 2006オスーベトナム間が接続 ・タイでクーデター、タクシン首相追放
2007 · 日本とタイのFTAが発効
2008・タイが上位中所得国に
2009・ベトナムが下位中所得国に

(出所) 筆者作成

1990年代半ばまで、シンガポール、マレーシア、タイは工業化が進み、各国は順調に発展軌道を描いた。しかし、1997年に発生したアジア通貨危機で各国は大打撃を受け、その後数年は韓国も含むアジア全域の成長が停滞した。

2000 年代に入ると、C+T+CLMV 地域で GMS 経済協力プログラムが具体的に動き出し、地域を東西、南北に貫く三本の国際幹線道路が着工した。通商分野では 2001 年に世界貿易機関 (WTO) に加盟した中国が ASEAN との間で自由貿易協定 (FTA) 締結交渉に乗り出し、日本、韓国、インド、豪州・ニュージーランドも中国に追随して、相次いで ASEAN と個別の FTA 交渉を開始した。

また、ベトナム戦争の終結後も米国が敵国待遇を継続していた米越間の経済関係も、 2001 年に米越通商協定が締結されて正常化し、それを機にキヤノンなど日本企業を中心 に対米輸出拠点として外資のベトナム投資が活発化した。

このように C+T+CLMV 地域にとって 2000 年代の 10 年間は、道路や港湾、空港など の産業インフラというハード面の整備と、貿易・投資自由化のルール作りというソフト面 の整備が同時に大きく進みだした時期だった。経済発展に必要なインフラと制度面の基盤

が 00 年代に固まり、C+T+CLMV 地域は次の 2010 年代に一気に発展を遂げていく。

一方、T+CLMVの内政では、2001年にタイでタクシン氏が率いるタイ愛国党が総選挙で圧勝し、タクシン政権が発足した。「タクシノミクス」といわれた需要創出型の新経済政策を「CEO型首相」と称されたスピーディーな政策決定で次々と展開し、タイ経済は通貨危機の打撃から立ち直った。タクシン首相はASEANの貿易自由化にも積極的に取り組み、シンガポールのゴー・チョクトン首相と共同で「ASEAN経済共同体」(AEC)構想を推進した。

## 1. GMS を東西、南北に貫く経済回廊整備が始動、カンボジアとラオスには特区構想

GMS 開発協力プログラムの基幹事業は、国際幹線道路の整備だった。中国雲南省の昆明とラオス、タイを結ぶ「南北経済回廊」(NSEC)、南シナ海側のベトナムからラオス、タイ、ミャンマーを結ぶ「東西経済回廊」(EWEC)、さらに南からベトナム、カンボジア、タイ、ミャンマーを結ぶ「南部経済回廊」(SEC) の3本が2000年前後に着工した。

これらの回廊は 1992 年から 97 年まで基礎的な検討が行われ、98 年にマニラで開催された第 8 回 GMS 閣僚会議で経済回廊方式の開発アプローチが採択され、道路整備、貿易手続きと輸送の円滑化、国境エリアと回廊沿線の開発、投資促進、企業育成などの政策が進められた。

CLMV 地域で東西回廊、南北回廊の沿線にあたるカンボジア、ラオスでは、それぞれ国内初の経済特区 (SEZ) を開発して、国際道路整備の効果を自国に導こうとする取り組みが始まった。

当時、ラオス政府は東西回廊沿いのメコン川に面したサバナケットに SEZ 開発を計画し、2004年2月、現地で T+CLMV と ADB による国際会議が開催された。筆者も現地で取材した。

メコン川では、対岸のタイの町ムクダハンを結ぶ全長 1,600m の第二メコン国際橋の建設が日本の援助で始まっていた。国際会議では、ラオス政府高官がサバナケットに SEZ と物流拠点を整備する計画を表明し、東西回廊の東側起点にあたるベトナム中部の港湾都市ダナンの幹部は、「東西回廊は新シルクロードになる」と物流の経済効果に期待を寄せた。第二メコン国際橋は 2 年後の 06 年に完成し、ダナンからミャンマーまでの東西回廊ルートのうち、ミャンマーと国境を接するタイ西部メソットとダナンの間が幹線道路でつながった。

カンボジアでも 2000 年代初頭、タイ東部のアランヤプラテートと向き合うカジノの町ポイペトに、SEZ を開発する構想が浮上した。筆者は 04 年にポイペトの予定地を取材したが、一帯は荒涼とした原野が広がるだけで、SEZ の完成を想像できなかった。約 140 km離れたアンコールワット遺跡の町シエムリアップからポイペトまでは、土埃が舞うデコボコ道を車で約 5 時間かかった。途中の道路脇で地雷の撤去作業が行われていた。

カンボジア商業省幹部は当時、「ポイペトの人件費はタイ東部の半分しかなく、製造業の進出が見込める」と述べ、タイから工場を誘致する方針を示した。それから約 20 年が過ぎ、すでにポイペトの SEZ は完成して、日本企業も操業している。シエムリアップとの間は高規格のアスファルト道路が整備され、車で 1 時間半程度と大幅に短縮された。

このように、カンボジア、ラオス、ベトナムでは 2000 年代初め、東西と南部の各経済 回廊整備をにらんだ SEZ 整備が動き始めていた。

## 2. タクシン政権が第二の「バーツ経済圏」構想を模索

2000 年に発足したタイのタクシン政権は、農産物や工業品の輸出促進と外資の一層の 誘致を図るため、ASEAN 域外との自由貿易圏拡大に積極的に取り組んだ。

2000年代にASEANが中国、日本、韓国、インド、豪州・ニュージーランドと相次いで FTA 交渉を開始したのは、タクシン氏と「盟友」のゴー・チョクトン・シンガポール首相 がタッグを組み、ASEAN 各国を強力に牽引した成果である。

ASEAN の貿易自由化措置は、関税削減の対象分野や削減のペースを全会一致方式で決定している。この方法に対して、タクシン首相とゴー・チョクトン首相は「自由化のペースが上がらない」として、タイとシンガポールが率先して自由化を実施して、他の加盟国は準備が整いしだい追随する「2+X」方式や、加盟 10 か国の中で自由化の準備が整っていない国は遅れて実施できる「10 マイナス X」方式を 2002 年から 2003 年に提唱した。

タクシン首相は、アジア域内の貯蓄は域内の投資に充てられるべきだと主張して、域内で資金融通を円滑に行えるよう「アジア債券市場」構想も進めようとした。両首相がASEAN外交の舞台から去った後、AECの遅れに象徴されるように、ASEANの貿易投資の自由化のペースは大幅に減速した。

2000年代当時、タクシン首相はタイと CLMV の「バーツ経済圏」の構築にも着手した。 CLMV 側も、地域で経済力が突出しているタイの成長を自国の発展に取り込みたいという 思惑があり、利害は一致していた。前述のカンボジア、ラオス両国の SEZ 構想も、タイか

ら外資を含む生産拠点を誘致する狙いだった。

ラオスはタクシン政権に対して、SEZを開発するサバナケットとバンコクを結ぶ定期航空便の開設を提案した。メコン川をはさんで対岸にあるタイ側のムクダハンには空港がなく、バンコクーサバナケット便をタイ国内線としても利用できるようにして、ムクダハン方面に向かう乗客はパスポートなしでサバナケット空港から橋や船でメコン川を渡り、タイ側に戻れるようにする案だった。

タイも快諾して 2008 年の実現を目指すことに合意した。しかし、タクシン首相は 2006 年にクーデターで追放され、サバナケット発着の「タイ国内線」計画は実現しなかった。 2000 年代初頭にタイ企業にはアジア通貨危機の影響が残っており、経営再建と財務強化が経営の優先課題だった。まだ隣国の CLMV に投資する余力や戦略は乏しく、タイ企業が CLMV 市場の開拓に本格的に乗り出したのは 2010 年代に入ってからだった。

## 3. 中国が FTA と経済協力による「微笑みの南進」政策で ASEAN に急接近

2000 年代は、中国が猛烈に ASEAN 市場の囲い込みに乗り出した時期でもある。その 起点は 2001 年 11 月、ブルネイで行われた ASEAN と中国の首脳会議で、中国の朱鎔基首 相と各国首脳が 10 年以内の FTA 完成に合意したことだった。

中国は前月の 10 月、アジア太平洋経済協力会議(APEC)議長国を初めて務め、上海 APEC で米同時テロ後の「反テロ宣言」をまとめた。ブルネイでの ASEAN との首脳会議 の翌週には、中東ドーハで行われた世界貿易機関(WTO)閣僚理事会で中国の WTO 加盟 が承認された。中国はこの約一か月間で、上海 APEC、ASEAN との FTA 完成目標の合意、WTO 加盟と、様々な多国間貿易体制の枠組みに一気にデビューした。

その頃の中国の ASEAN へのアプローチは、「微笑みの南進」というべきソフト外交だった。ベトナム、フィリピンなどと領有権を争う南シナ海問題が FTA 実現の障害とならないよう、ASEAN と 2002 年に「南シナ海行動宣言」を交わして問題を一旦棚上げした。 FTA 交渉の過程では、発展が遅れている CLMV には関税撤廃の時期を遅らせる配慮を示し、ASEAN に「良き隣人」をアピールした。

中国にとって、ASEAN との FTA と、雲南省からタイに延びる南北経済回廊の整備は、経済発展が遅れていた雲南省と広西チワン族自治区の振興が目的の一つだった。2000 年代初めに昆明で取材した雲南省経済研究センター幹部は、「雲南省は中国と東南アジアとの結節機能が高まる」と述べ、FTA と道路整備に経済浮揚への期待を示した。

メコン川上流にあたる雲南省の古都・大理で03年9月、中国とT+CLMVによるGMS 経済協力閣僚会議が行われ、筆者も現地取材した。各国の政府高官は、域内の鉄道整備に ついて、①昆明とベトナム・ハイフォン港区間の広軌化、②昆明―ラオス-バンコクを結 ぶ鉄道の建設、③昆明―ミャンマーーインドを結ぶ鉄道の建設――などの計画を明らかに した。これらのルートを地図に描くと、雲南省から CLMV とインド方面に道路と鉄道が 放射線状に伸びる。約 10 年後に習近平国家主席が打ち出した「一帯一路」構想の原型の ルートだった。

このうち昆明とラオスを結ぶ鉄道は、2021 年 12 月に開通した。中国は雲南省とミャン マー、インドを高速道路で結ぶ大構想の前段として、アンダマン海に面したミャンマー西 部ラカイン州のチャウピューと雲南省を結ぶ石油・天然ガスパイプライン (2010 年代に開 通)と並行して、鉄道と幹線道路を開発する計画だ。 チャウピューには SEZ と深海港を整 備する。これらは一帯一路で「中国ミャンマー経済回廊」(CMEC)と規定している。

中国が ASEAN に「南進」を開始した 2000 年代初頭以降、中国と T+CLMV の経済関 係は、加速度をつけながら重層的に拡大を続けている。

# 第4節 2010 年代 二重構造の「C+T+CLMV 経済圏」完成

#### 年表3

#### 2010年代

2010・ASEAN物品貿易協定(ATIGA)に基づきタイの関税が一部を除き撤廃

・ラオス、ミャンマーが下位中所得国に。ミャンマーは軍政から民政に移管

2011 ・ 第 3 メコン国際橋 (ナコンパノムータケク) 開通

・ASEAN外相会議で議長国カンボジアとフィリピンが南シナ海問題で対立、共同声明の採 2012 択をASEAN史上初めて断念。以来、対中姿勢を巡りASEAN内の亀裂が深刻化

・第4メコン国際橋(チェンコン-フエサイ)開通、これにより南北経済回廊のタイー中国雲 2013 南省間が接続

2014 ・カンボジアが下位中所得国に ・タイでクーデター、インラック首相追放

・カンボジア東部のネアックルン橋が開通、これにより南部経済回廊のタイーカンボジアーベ 2015トナム間が接続

・ATIGAの措置でCLMVの関税が一部を除き撤廃

2016・ミャンマーでアウン・サン・スー・チー政権発足

2018・ASEAN内の関税が例外品目を除く全品目で撤廃

2019

(出所) 筆者作成

2010年代に入ると、東西と南北の各経済回廊が完成し、域内に陸路の物流大動脈が整備された。また、貿易投資の自由化では、域内貿易にかかる加盟各国の関税はAFTAで全て撤廃された。さらにASEANと中国、日本、韓国、インド、豪州・ニュージーランドとの個別のFTAも、自由化が発効する時期を迎えた。

完成したばかりの道路インフラと貿易自由化ルールを活用して、2010 年代にタイの流通企業がベトナム市場の本格開拓に乗り出し、大型商業施設の出店やベトナムの流通業者の買収を進めた。一方、ベトナムの官民は2011年に軍政から民政に移管したミャンマーに着目し、首脳外交を通じてミャンマーへの民間投資を活発化させた。

このように、国際道路網整備と各種 FTA の相乗効果で域内の貿易・投資活動は 2010 年代に飛躍的に拡大を遂げ、新興経済圏の「C+T+CLMV 経済圏」が確立された。後述するが、この経済圏は、タイが先導する「T+CLMV 経済圏」を中国が包含する「二重構造」になっている。

## 1. タイ、ベトナムは「T+CLMV」地域が主要輸出先に

ASEAN 自由貿易地域(AFTA)の ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)に基づき、2010 年 1 月に域内貿易にかかるタイの関税が撤廃された。CLMV の関税も 2015 年 1 月に一部を除いて撤廃され、2018 年 1 月には除外品目を除く全てがゼロになった。

こうした貿易自由化の深化と国際道路開通の効果で、例えばタイからベトナムに陸路で 輸出する場合のコストは、関税、輸送の両面とも低減されて、タイ企業は価格競争力を備 えた製品をベトナム市場に投入できるようになった。

CLMV の 4 か国を一つの輸出先とみなした場合、タイの輸出先上位 10 か国・地域の中で、CLMV は 1999 年に初めて 10 位に入った。その後、順位は年々上昇して 2018 年に 2 位となり、タイにとって CLMV は米国、中国、日本と並ぶ重要な輸出先になった。

表 1:タイの輸出先上位 10 か国・地域に占める「C+CLMV」の順位

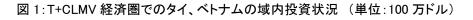
				_			
	1999年	2001	2003	2008	2015	2018	2019
1	米国	米国	米国	米国	米国	中国	米国
2	日本	日本	日本	日本	中国	CLMV	中国
3	シンガ ポール	シンガ ポール	シンガ ポール	中国	CLMV	米国	CLMV
4	香港	香港	中国	CLMV	日本	日本	日本
5	オランダ	中国	香港	シンガ ポール	香港	香港	香港
6	マレーシ ア	マレーシ ア	マレーシ ア	香港	マレーシ ア	マレーシ ア	マレーシ ア
7	英国	英国	CLMV	マレーシ ア	豪州	豪州	豪州
8	台湾	CLMV	台湾	豪州	シンガ ポール	インドネ シア	インドネ シア
9	中国	オランダ	英国	インドネ シア	インドネ シア	シンガ ポール	シンガ ポール
10	CLMV	台湾	オランダ	オランダ	フィリピ ン	フィリピ ン	インド

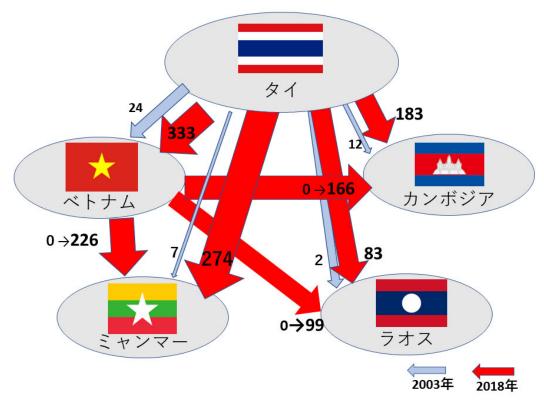
(出所) IMF Direction of Trade Statistics より作成

ベトナムからタイ、カンボジア、ラオス、ミャンマーの T+CLM 地域への輸出についても、2019 年までの 20 年間で輸出額は 18.8 倍に増加し、米国、中国、日本、韓国に次ぐ輸出先となっている。T+CLM の国別では、カンボジアとタイがそれぞれ 40~50%と大半を占める。2010 年代半ば以降はタイの割合が 50%前後とやや上昇し、カンボジアは 30%台に低下した。ASEAN 内で分業体制を敷いている日系企業の部品などの融通を含めて、タイとベトナムの貿易は拡大傾向にある。

## 2. 「T+CLMV」内を循環する投資額も急増、各国の国民所得も増大

域内国間の投資額も急増している。2018年のタイ、ベトナムの域内投資額は、対ミャンマーは2003年比でタイは約39倍、ベトナムはゼロから2億2,600万ドルに急増した。対カンボジアも、タイは同15倍、ベトナムはゼロから1億6,600万ドルに増加した。対ラオスはタイが41倍に膨らみ、ベトナムもゼロから9,900万ドルに拡大した。





(注) 2003 年の矢印がないケースは 100 万ドルに満たなかったため (出所) ASEANStats より作成

これは 2010 年代に入り、タイ、ベトナムの企業がカンボジア、ラオス、ミャンマーを 戦略的に重視して、ビジネス展開を加速させている状況を表しており、タイ、ベトナムか ら CLM に資金が循環する構図が定着した。 CLMV の 4 か国では、2010 年代にベトナム の経済力が一気に抜きん出たことがわかる。

貿易投資の活発化は、各国に豊かさをもたらした。2020年の一人あたり国内総生産 (GDP)は、アジア通貨危機から落ち着きを取り戻した頃の2001年と比べて、ミャンマー9.9倍、ラオス8.1倍、ベトナム6.8倍、カンボジア5.1倍、タイ3.8倍と大幅に拡大した。



グラフ 1:1 人あたり GDP の 2001 年と 2020 年との比較(単位:米ドル)

(出所) International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2021 より作成

世界銀行の国民総所得(GNI)の定義では、タイは 2008 年に下位中所得国から上位中所得国に格上げされ、2009 年にベトナム、2011 年にミャンマー、ラオス、2014 年にカンボジアが、それぞれ低所得国を脱して下位中所得国に昇格した。これで ASEAN は加盟 10 か国すべてが中所得国になった。以上のように 2010 年代、T+CLMV 各国の経済成長のスピードが一気に加速した。

#### 3. ベトナム市場に猛烈な勢いで進出するタイ企業、越側に「タイ脅威論」高まる

本節では、T+CLMV 経済圏内の市場開拓に本腰を入れるタイ、ベトナムの企業動向を 分析する。

まずタイの流通大手企業が 2010 年代に続々とベトナム進出を開始し、ベトナムのメディアは下記のようなヘッドラインの記事や論説で、タイ資本への警戒感を頻繁に指摘するようになった。筆者はこうしたベトナム側の 2010 年代からの反応を時系列的に収集して考察し、2022 年にベトナムによる「タイ脅威論」と定義づけた。

「ベトナムの製造業者、タイを恐れる」(2017年2月)、「タイ流通業がベトナム小売業をさらに買収、シェア拡大へ」(2018年6月)、「タイ企業、コロナ禍でも存在感を拡大」(2020年4月)、「タイ企業はマーケティングがベトナム企業より優れている」「タイとの

貿易でベトナムの赤字が膨らむ」「タイ産果実が、ベトナムの収穫期にも関わらず押し寄せている」などがベトナムメディアの主な論調である(注 6)。

タイの流通企業がベトナム進出戦略を強化したのは、タイの少子高齢化問題が背景にある。ベトナムは人口が 2023 年に 1 億人台に到達し、今後も人口増で消費市場の拡大が見込める。一方のタイは ASEAN 内でシンガポールに次いで高齢化が進んでおり、数年後に人口は減少に転じる見通しだ。タイの流通企業は、縮小が確実な自国市場にとどまっていては先細りが避けられず、成長が見込めるベトナム、インドネシアなど近隣市場に活路を見出す必要がある。タイの国内市場を地盤とする「タイ企業」から、東南アジア全体を経営基盤とする「ASEAN 企業」への脱却が重要な経営課題になっている。

このためタイの財閥グループや大手流通グループは 2014 年前後から、ベトナムで地元 企業の M&A (合併・買収) や大型投資を積極展開するようになった。今もその勢いは衰えず、各地でショッピングモール、食品スーパー、コンビニなどの出店攻勢を継続している。

タイ流通最大手のセントラルグループは 2018 年 8 月、ベトナムに 5 年間で合計 5 億ドルの大規模投資を実施する計画を発表した(注 7)。

セントラルグループのライバルで、流通、不動産、保険業、アルコール飲料事業などを 展開するコングロマリット「TCC ホールディング」も、ベトナムの市場開拓を競うように 推進している。2016年には仏系スーパー「Big C Vietnam」を買収し(注 8)、コロナ禍の 2020年4月には、食品や果物を消費者にデリバリーするオンライン食品ストアをホーチ ミンで始めた。

タイでは市場が成熟して成長が鈍化しているコンビニチェーンの業態も、ベトナムでは成長が見込める。ベトナムには2019年前後の時点で2,600店以上のコンビニがあり、うち約2,000店はベトナム資本の3社が運営している。ベトナムの2017~2021年のコンビニ店舗数の成長率は37.4%とアジアで最も速く、成長余力は市場が飽和気味のタイ(同6.6%)より格段に大きい(注9)。このためTCCグループはベトナムのコンビニチェーンを買収して独自ブランド店を展開し、シェア拡大を進めている。

また、ベトナムはビール消費大国でもあり、ビール製造量は世界 10 位、1 人あたり消費量は ASEAN トップで、年率 5%ペースで市場が拡大している(注 10)。TCC グループ傘下のタイ・ビバレッジは 2017 年、ベトナムのビール最大手「サイゴンビール・アルコール・飲料公社」(サベコ)の株式の過半数を買収し、ベトナムのビール市場に参入した。

こうしたタイ資本の攻勢とタイ製品が市場に急速に浸透する状況に対し、ベトナムの流通業界からは 2010 年代半ばには、懸念の声が挙がっていた。しかし、ベトナムのメーカーはタイ製品の流入を軽視した。その結果、「かつて市場に殺到した中国製品に代わり、タイ製品があっという間にベトナムの隅々まで行き渡った」と地元メディアは指摘する。タイ製品は中国製やベトナム製より品質が良いうえに価格の値ごろ感があるとされ、現在もベトナムの消費者に幅広く受け入れられている。

タイは、1990年前後のチャチャイ首相当時と、2000年代前半のタクシン首相当時に、「政治」主導でGMS地域に「バーツ経済圏」形成を試みたが頓挫した。2010年代に入り、タイ企業の資本力と国際道路網の整備、FTAによる貿易自由化効果が相まって、「民」の経済活動が主導する形で名実ともにバーツ経済圏の輪郭が鮮明になっている。

## 4. ベトナム企業は 2010 年代、民政移管後のミャンマーに進出

一方、ベトナムは 2011 年のミャンマーの民政移管に照準を合わせ、官民一体でミャンマー市場の開拓に動いた。2010 年 4 月、ベトナムのグエン・タン・ズン首相は約 170 社の自国企業団を引き連れ、ネピドーで軍政トップのタン・シュエ国家平和発展評議会(SPCD)議長らと会談した。翌年にミャンマーが民主化体制に移行すれば欧米の経済制裁は解除に向かうと読み、機先を制して市場を押さえる狙いだった。この首脳外交が、ベトナム企業のその後の活発なミャンマー投資の起点となった。

ズン首相はテイン・セイン首相とも会談し、両首脳は共同声明で次の 12 分野を軸に経済関係を強化すると表明した。(1) 農業 (2) 漁業 (3) 銀行・金融 (4) 航空 (5) 通信 (6) 電子機器製造 (7) 石油・ガス (8) 鉱物 (9) 自動車組み立て (10) 建設(11)投資・貿易(12) 文化、教育、スポーツ、国防などその他——である。

ベトナムは市場開放で大きな需要が見込める建設と情報通信を中心にサービス市場の 参入を狙った。共同声明には、軍政が特定のベトナム企業にビジネス活動を許可したとい う合意内容が随所に記され、軍政がベトナム企業にミャンマーでのビジネスを保証した 「覚書」といえる内容だった。

例えば、ベトナムの軍が実質的に経営する通信会社「ベトナム・ミリタリー・テレコミュニケーションズ・グループ」(ベトテル)は、ヤンゴン事務所の開設と相互ローミングを許可すると声明に記された。ベトテルは通信事業を展開する足場を確保し、2018年、ミャンマー軍系コングロマリット「ミャンマー・エコノミック・コーポレーション」(MEC)

などと携帯電話会社「テレコム・インターナショナル・ミャンマー」(マイテル)を設立、 ミャンマーの携帯事業に参入した。

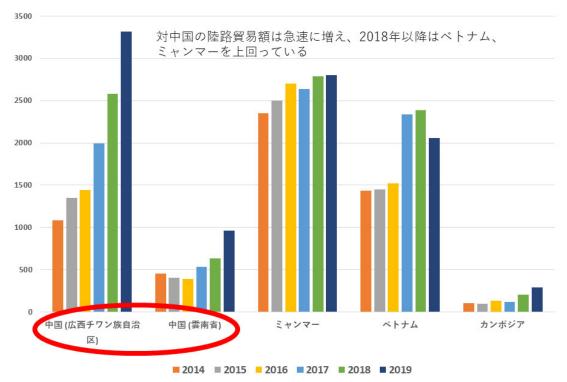
ベトナムの不動産開発大手「ホアンアインザーライグループ」は 4 億 4,000 万ドルを投資して、ヤンゴン中心部のインヤー湖そばにショッピングセンターと大型ホテルを備えた高層ツインビルなどで構成する「ホアンアインザーライ・ミャンマーセンター」を開発(注11) し、ヤンゴンのランドマークになっている。ベトナム投資開発銀行は共同声明に基づいてヤンゴン支店を開設し、ベトナム企業の事業展開を支援している。

ベトナムからミャンマーへの投資額は、最小単位が 100 万ドルの統計では、2003 年は「ゼロ」だった。輸出額も 1,250 万ドルにすぎず、両国間の貿易投資活動は行われていないに等しい状態だった。しかし、2010 年代になると経済関係は急速に拡大し、投資額「ゼロ」から 15 年後の 2018 年には 2 億 2,600 万ドルに成長した。

## 5. 国際物流道路の完成で C+T+CLMV 経済圏では陸路貿易も急増

中国(雲南省、広西チワン族自治区)を含む「C+T+CLMV」経済圏では、日本や韓国などの外国企業も生産・販売拠点を増強し、サプライチェーンが拡大した。日本の自動車・同部品などのメーカーはタイの拠点からカンボジア、ベトナムに工程の一部を移管し、韓国のサムスン電子はベトナム北部を自社の世界サプライチェーンの中枢に組み込んでおり、T+CLMV経済圏内で部品や完成品の越境取引が活発化している。

これに伴い、C+T+CLMV 域内で陸路貿易が急速に拡大している。タイとベトナム間の 陸路貿易は、2019 年は 20 億 5,900 万ドルと、2014 年比で 43%増加した。タイと中国の 間は、途中の国を貨物が円滑に通過する「トランジット輸送」の形態が急増し、タイと中 国・広西チワン族自治区間の陸路貿易額は、2018 年にタイとベトナム間の額を上回った。 2019 年は 33 億 1,800 万ドルと、5 年前の 2014 年比で約 3 倍に膨らんでいる。タイと雲 南省の陸路貿易額も、2019 年は 9 億 6,300 万ドルに倍増した。



グラフ2:対中国が急増するタイの国境貿易の推移(単位:100 万ドル)

(出所) タイ中央銀行統計より作成

今後、域内各国でトラックの相互乗り入れ制度が柔軟に運用されれば、タイと中国間を 軸に域内の陸路貿易は飛躍的に拡大するであろう。

## 第5節 2020年代 鉄道網、デジタル、電気自動車(EV)で経済圏は新次元に

## 年表 4

# 2020年代

- ・ミャンマーでクーデター
- ・第七回GMS首脳会議で、地域開発と経済統合を推進する新たな10年計画「GMS経済協 2021 カプログラム戦略的枠組み2030 (GMS2030)」を承認
  - ・中国ラオス鉄道開通
- 2022 ・東アジア地域包括的経済連携協定(RCEP)発効 ・米主導の「インド太平洋経済協力枠組み」(IPEF)交渉開始
- 2023・タイでタクシン元首相派政党からセター氏が首相就任、カンボジアの首相はフン・セン氏から長男フン・マネット氏に世襲交代

(出所) 筆者作成

世界経済がコロナ禍の打撃に見舞われた 2020 年代初頭、中国の「一帯一路」構想の中 核プロジェクトとして、雲南省昆明とラオスの首都ビエンチャンを結ぶ鉄道が開通した。 近い将来、中国・ラオスからタイとベトナムにそれぞれ鉄道を延伸する計画もある。さら に、中国は雲南省からミャンマーのインド洋に面したラカイン州チャウピューまで、一帯一路構想の一環で鉄道と道路を通す計画だ。これらが実現すれば、中国から T+CLMV の各方面に鉄道の大量輸送ネットワークが整備されることになる。

デジタル経済分野でも域内の一体化が着々と進んでいる。CLMV 各国を含む ASEAN 全体では、域内の消費者が他の国に滞在中、スマホの QR コードを使って食事や買い物などの決済(代金支払い)が行える「越境決済システム」が広がっている。ASEAN には欧州のように各国通貨を統合する構想はない。だが、自国通貨による QR コード決済が域内で可能になれば、滞在先の通貨に両替する必要はなくなる。 QR コードが「疑似共通通貨」となり、実質的に「ASEAN 統合通貨」として機能することになる。越境決済の利便性が向上して消費やビジネス活動が拡大し、ASEAN 市場統合の深化が期待される。

産業集積の面では、中国の電気自動車(EV)メーカーが 2020 年代に入り、タイ、ベトナム、インドネシアを中心に猛烈な勢いで ASEAN 内の生産・販売拠点の構築に乗り出した。日本の自動車各社はガソリンなどの内燃機関車が主体だが、牙城の ASEAN 市場で中国メーカーから EV で「ゲームチェンジ」を挑まれている。ASEAN 資本のメーカーも、ベトナム資本の EV メーカー「ビンファスト」が米国ナスダックに上場し、ノースカロライナ州で工場を着工するなど ASEAN と北米で存在感を急速に高めている。

このように、1990 年代から 10 年単位で経済発展のフェーズを高めてきた C+T+CLMV 経済圏は、2020 年代に入るとデジタル、EV など新たなイノベーションと、道路や鉄道の物流インフラのさらなる拡張計画を軸に、産業構造と成長パターンが多様化する時代を迎えた。C+T+CLMV 経済圏の発展フェーズは、新たな次元に入ったといえるだろう。

## 1. 中国とラオスが鉄道で接続、タイ、ベトナム、ミャンマーに延伸計画も

2021年12月に開通した中国ラオス鉄道は、昆明とビエンチャンの約1,000キロ区間を 結ぶ大量輸送ルートとして、両国、両都市間にとどまらず、中国各地とタイなど周辺国の 新たな物流需要も創出している。

#### 年表 5

平衣り	
	中国ラオス鉄道の展開状況
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
2月	雲南省政府が「3か年行動計画」策定。22年に年間450万人以上の乗客と同160万トン以上の貿易 貨物、23年に700万人以上と240万トン以上、24年に900万人以上と340万トン以上を輸送見通し
2022年7月	ビエンチャンの「タナレーンドライポート」にタイ、中国に向かう貨物の積み替え施設が完成
9月	福建省から昆明経由でラオスを結ぶ貨物鉄道が運行開始
10月	タイ東部マプタプ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・マプタプ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
7月	ラオスとマレーシアが鉄道協力の覚書締結
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
	雲南省からビエンチャン、ベトナム・ラウカイの2つのルートで保冷貨物列車が運行開始
11月	北京からビエンチャンまでの国際観光列車が運行開始

(出所) VientianeTimes、環球時報、The Nation などラオス、中国、タイの現地メディア報道から筆者 作成

開通前の 2020 年に世界銀行が発表したリポートによると、鉄道建設費の 59 億ドル (2017年のラオス GDP の 3 分の 1) は、ラオスと中国が 30 対 70 の割合で分担し、建設費のうち 40%は出資金として、3 分の 1 をラオス政府(一部は中国輸出入銀行からの融資)、3 分の 2 を中国が出資する。残り 60%はラオスが 30%、中国が 70%を出資する国有企業からの融資で充てるスキームだ。ラオスが物流・貿易の円滑化措置を推進すれば、輸送コストは昆明とビエンチャン間は 40~50%の引き下げに、昆明とタイ最大港のレムチャバン港の区間は 32%の引き下げが可能と推計している。

中国ラオス鉄道とタイのタイ国鉄の間で貨物を輸送する場合、線路の幅が中国ラオス鉄道は標準軌(1,435 ミリ)、タイ国鉄はメーターゲージ(1,000 ミリ)と異なるため、中国、タイのそれぞれに向かう貨物は、タイ国鉄の列車がメコン川の鉄橋を通ってビエンチャンに渡り、貨物の積み替えが行われる。

中国ラオス鉄道の開通当初は、タイからの列車が到着する駅と、中国ラオス鉄道の貨物駅は別々で離れていた。このため、列車から積み下ろした貨物をトラックでもう一方の駅へ運び、再び積み込まなければならなかった。しかし、2022年7月、ビエンチャンの「タナレーン・ドライポート」という物流エリアに積み替え施設が完成し、作業時間と積み替えなどのコストは大幅に軽減された。

これを機に中国各地とタイ方面との鉄道輸送の需要が生まれ、中国の消費者に人気が高

まっている熱帯果実のドリアンや工業用品などが、タイ湾に面した東部のマプタプットから鉄路でビエンチャンを経由して広州、重慶などに輸送されるようになった。マプタプットから冷蔵コンテナに積んだドリアンが昆明には $3\sim4$ 日、重慶は $4\sim5$ 日、広州は $5\sim6$ 日で到着するという(注12)。

タイ東北部のイサーン地方はビエンチャンに近く、中国ラオス鉄道を使えば農産物や熱帯果実を昆明まで8時間で運べる。イサーンからタイ国内を陸路で約800キロ離れた中部のレムチャバン港まで運び、そこから貨物船で中国に輸出するより、物流コストと輸送日数は大幅に圧縮される(注13)。このため、タイの物流業者や農業関係者は、新たな対中輸出ルートとして中国ラオス鉄道に注目している。

中国の福建省から数日かけてビエンチャンに向かう貨物列車や、武漢とラオス北部の観光地ルアンパバーンまで化学肥料の原料を輸送する貨物列車も運行されている。2023年4月には、中国、ラオス間の国際旅客列車の運行も始まった。上海、北京からそれぞれ昆明まで在来線を使い、中国ラオス鉄道でラオスのルアンパバーン、雲南省のシーサンパンナなどの観光地を約15日の旅程で周遊するツアーも行われている。

前述の世界銀行の推計では、鉄道でラオスを通過する貿易量は、海上輸送から鉄道にシフトする貨物も含め、2030年までに年間390万トンに達する可能性がある。雲南省政府が2022年にまとめた中国ラオス鉄道の「3か年行動計画」では、2024年には旅客900万人以上と貨物340万トン以上が輸送される見通しだ。

中国と欧州間の鉄道ネットワークを活用すれば、タイなど CLMV 地域からの貨物はラオス、中国経由で欧州市場まで 14~21 日で到着し、約 45 日かかる海運ルートより大幅に短縮される (注 14)。今後はタイ、カンボジア、ベトナムなどから欧州方面への新物流ルートとして、中国ラオス鉄道を活用した輸送ネットワークが広がる可能性もある。

ラオスは海に面していない内陸の山岳国家で、国土も狭いという地理的制約もあり経済発展が遅れてきた。だが、南北経済回廊と東西経済回廊の2本の国際道路が国内を通り、中国ラオス鉄道も開通したことにより、ラオスは中国とT+CLMV地域を結節する戦略的ロジスティクス拠点の機能を備えた。ラオス政府は国家プロジェクト「ラオス・ロジスティクスリンク」(LLL)を軸に、「ロジスティクス国家」の特性を生かして貿易・投資の拡大を目指す政策を掲げている。

LLLは、①内陸型の複合一貫輸送拠点「タナレーン・ドライポート」と輸出加工区などから成る総合物流エリア「ビエンチャン・ロジスティクスパーク」、②ベトナム中部ハティ

ン省ブンアンの南シナ海に面したブンアン港の整備、③ブンアン港とビエンチャンのタナレーン・ドライポートの約550km区間を結ぶ「ビエンチャンーブンアン鉄道建設プロジェクト」、④同鉄道が通過するラオス中部カムムアン県に建設を計画している物流施設と2,000MWの石炭火力発電所——で構成されている。

ビエンチャンーブンアン鉄道は、ラオス区間が約 400 km、ベトナム区間は約 100 km。ラオスメディアの報道では、ベトナム区間は 2024 年末に着工し、全区間は 8 年後(2030 年前後)に完成する見通しという。

同鉄道のベトナム側起終点であるブンアン港を運営する両国合弁の港湾会社は、ラオス側の出資比率をラオス政府の要請で20%から60%に引き上げ、ラオスが経営権を握る(注15)。ラオスは鉄道でビエンチャンと南シナ海がつながり、港湾施設の「飛び地」を保有する「海に開かれた内陸国」となる。

中部のサバナケットには、前述の 2000 年代に検討された SEZ がすでに完成して、日本企業も進出している。ラオス政府はビエンチャンとサバナケットの 2 か所をロジスティクス拠点と位置づけ、外国メーカーの製造拠点などの誘致を進める。

このほか T+CLMV 圏内では、タイ国内で中国ラオス鉄道の延伸工事が進んでおり、バンコクから東北部コンケンを通り、ビエンチャンのメコン川対岸に位置するノンカイまでを整備する。ノンカイとビエンチャンは鉄橋で接続し、昆明からビエンチャン経由でバンコクまで「中国タイ鉄道」として結ぶ計画で、タイ側の軌道は初の標準軌となる見通しだ。

一方、中国とミャンマーを結ぶ鉄道計画は、一帯一路の「中国ミャンマー経済回廊」 (CMEC) 事業の中核と位置づけられ、中国にとって「悲願の鉄道ルート」である。2011 年にミャンマーが民政移管して以降、中国は首脳外交を通じてテイン・セイン政権、その後のアウン・サン・スー・チー政権に事業化調査や環境影響調査を実施するための覚書締結を強く促し、速やかな着工を働きかけてきた。

インド洋沿いのラカイン州西部チャオピューと雲南省の間は、2010年代に石油・ガス輸送のパイプラインが開通した。これに並行して鉄道と幹線道路を整備する計画であり、中国はマラッカ海峡を通らずインド洋側と直結するエネルギー、物流、人流の「内陸の大動脈」を確保できる。2021年2月のミャンマーのクーデター後、沿線にあたるシャン州とラカイン州は軍と少数民族武装勢力の戦闘が激化しており、着工の目途はつかない。だが、中国はこのルートを安全保障上、最重要視しており、計画を断念することはありえない。上記の「ラオスとベトナム」「中国・ラオスとタイ」「中国とミャンマー」を連結する鉄

道整備計画は、巨額の事業費を伴う。T+CLMV は一党支配体制や強権主義的な国が多く 占めており、透明性確保やガバナンス、住民や環境配慮などの面で懸念が伴う。

中国ラオス鉄道の収支は公表されていないが、ラオスの公的債務残高は 2022 年末時点で GDP の 112%に達し、滞納分などを含めると 125%になる。このうち 22 年の債務残高の約半分と、24~27 年に予定される対外債務返済の半分は中国向けである。中国への債務返済は 20 年から 23 年の間に繰り延べで約 20 億ドルと緩和されたが、今後も返済の不確実性は残る(注 16)。日本などの援助国は沿線各国との対話を密にして、事業の継続性や様々な事業リスクを詳細に共有し、対応していく必要がある。

# 2. スマホの QR コードを使った越境決済が拡大、日本は出遅れ 年表 6

	タイとCLMV、ASEANのクロスボーダー決済の主な状況
4月	ラオスとタイの銀行間でQRコードによる送金開始
	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決済連結性協力(PRC) の覚書締結
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PRC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
	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
	4月 11月 5月 8月 9月 11月

(出所) ASEAN と各国の声明、ニュースリリース、現地メディアの報道より筆者作成

ASEAN では 2020 年代に入り、各国の中央銀行間でスマホの QR コードを使った越境 決済システムの導入が急速に拡大している。消費者の電子商取引などデジタルエコノミー の市場も年々広がり、T+CLMV 経済圏でもデジタル経済が着実に普及している。

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、導入の取り組みが本格化した。<math>2023 年 5 月の ASEAN 首脳会議はこの合意をさらに深化させて、QR コードシステムを使って ASEAN 地域全体の決済ネットワークを構築することに合意した。

QR コードを使った越境決裁とは、各国ごとに定められている 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)を相互運用すること

で、利用者がスマホで QR コードをスキャンして代金決裁を承認すれば、自国の口座からお金が引き落とされる仕組み。自国通貨や米ドルなどを両替する必要がなく、適切な為替レートで決済される安心感もある。

企業間決済のほか、観光や出張先の宿泊代、食事代、買い物代、交通費などの支払いから、タイなどで働く域内国の労働者が本国の家族に送金する場合まで、様々なケースで決済と送金がスムーズに行える。

域外とのQRコード決済も広がり始めている。カンボジアの中央銀行は2023年11月、中国の越境決済サービス「アリペイ+(プラス)」とQRコード決済の提携に関する覚書を締結した。同12月には、中国の銀聯インターナショナル(UnionPay International)とQRコードの越境決済を実際にスタートした。カンボジアを訪れるアリペイ・プラスや銀聯QRコードの利用者は、中国元や米ドルなどの外国通貨をカンボジア通貨リエルに両替する手間が省かれ、利便性は飛躍的に向上する。アンコールワット観光の中国人インバウンド客などの消費額増大が期待され、世界各国のアリペイ・プラス提携店などでカンボジアの決済用QRコード規格「KHQR」の利用も可能になる。

対照的に、日本の対応は大きく遅れている。「Pay Pay (ペイペイ)」「楽天ペイ」「d 払い」などの日本の決済サービスは、「JPQR」という日本規格を使っているが、外国の規格と相互利用されていないため、「Pay Pay」などの QR コード決済は外国で使えない。政府は 2022 年 12 月にインドネシアと QR コード決済協力の覚書を締結し、昨年 12 月に二か国目のカンボジアと交わした段階だ。

日本政府はインバウンド消費の増大を政策目標としながら、QR コードの越境決済サービスはほぼ手つかずの状態にある。表裏一体で日本人の海外での決済の利便性向上も置き去りにされており、この分野も日本の「ガラパゴス化」が深刻化している。

一方、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) を絡めた協力策を推進している。T+CLMV 経済圏でもデジタル分野で中国の影響力が強まるのは必至であり、日本政府は総合的なデジタル分野の協力策を早急に構築する必要がある。

米グーグル、シンガポールの政府系投資会社テマセク、米コンサルティング会社ベイン・ アンド・カンパニーは 2023 年 11 月、東南アジア 6 か国(タイ、シンガポール、マレーシ ア、インドネシア、ベトナム、フィリピン)のデジタル経済に関する 8 回目の年次リポー トを発表し、2023年のデジタル経済の規模は前年比 11%増の 2,180億ドルに達するとの見通しを示した。ASEAN各国は 2023年9月、「ASEANデジタル経済枠組み協定」(DEFA)の交渉開始に合意し、25年締結を目標にデジタル貿易ルールの整備に取り組む。グーグルなどの年次リポートは、2025年の東南アジアのデジタル経済市場規模は 23年比で約800億ドル多い 2,950億ドルに増加すると見込み、C+T+CLMV経済圏は本格的なデジタル経済時代を迎える。

#### 3. ASEAN 市場に電気自動車で大攻勢を仕掛ける中国自動車メーカー

1960年代から日本の自動車メーカーが現地生産を行ってきたタイで、2024年、中国の複数の大手自動車メーカーが電気自動車 (EV) の生産を相次いで開始する。ASEAN の自動車市場は 2020年代に入り、中国から輸入された EV がシェアを伸ばしており、タイ生産の開始で中国メーカーの販売戦略と競争力が一段と強化されるのは確実だ。

表 2: 中国自動車メーカーのタイでのEV車生産の状況

中国自動車メーカーのタイでのEV車生産の状況					
企業・グループ	概要				
上海汽車(SAIC)/名爵(MG)	2023年11月、タイ現地生産モデルと生産ライン稼働を発表。同10月末にチョンブリ県でバッテリー工場開設				
長城汽車 (GWM)	24年第1四半期にラヨン県の工場で8モデルを生産開始予定				
合衆新能源汽車(HOZON)/哪吒汽車(NETA)	23年12月に現地企業に組立委託で生産開始。24年第2四半期にモデルを 追加予定				
比亜迪汽車 (BYD)	24年6月に東部のラヨンで生産開始予定				
長安汽車(Changan)	中国国外初の大規模投資で25年1~3月に工場稼働見通し。ASEAN、豪州、ニュージーランドにも輸出予定				
広州汽車(GAC)/広汽埃安新能源(AION)	AIONの初の外国工場。24年中に組み立て生産開始の見通し				
奇瑞汽車 (Chery)	組立工程をタイで行うノックダウン方式を予定				

(出所) 日本貿易振興機構 (JETRO) 地域・分析リポート (ウェブ) 「中国自動車メーカーによるタイへの大規模投資拡大、EV 生産本格化へ (筆者ジェトロ・バンコク事務所北見 創氏) 2023 年 12 月 15 日」から抜粋。

https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2023/1201/cf3df1bd7361d855.html

ASEAN の各国メディアは、中国メーカーの ASEAN での EV の生産・販売に関するニュースを連日のように伝えている。タイでは、EV 大手の比亜迪(BYD)が同社初の中国国外の EV 生産工場をタイ東部ラヨンに建設し、24 年半ばに生産を開始する。投資額は約180 憶バーツ、年産15 万台で、ASEAN 各国と欧州にも輸出する計画だ。

上海汽車 (SAIC) は 2023 年 11 月、タイ東部チョンブリの工場で初の現地生産 EV モデル「MG4 エレクトリック」を発表した。24 年に生産を本格化させる。長城汽車 (GWM) も 24 年、ラヨンの工場で EV8 モデルの生産、出荷を開始する。25 年には長安汽車 (Changan) のラヨンの工場が生産を開始し、ASEAN 各国、豪州・ニュージーランドへの輸出も計画しているという。

日本の自動車・同部品メーカーのタイ拠点は、バンコク郊外のアユタヤからサムットプラカンにかけて車で 1~2 時間圏内が多い。中国勢はタイ政府が高速鉄道、工業団地などの整備を進める東部経済回廊(EEC)沿いのラヨン、チョンブリに集積しており、タイ最大貿易港のレムチャバン港に近く、輸出に適した立地だ。

中国メーカーがタイを重視しているのは、タイ政府の EV 優遇政策が要因の一つだ。タイ政府は EV1 台当たりの購入につき 7 万~15 万バーツの補助金を支給し、EV の物品税率も大幅に下げた。輸入 EV への関税率は通常 80%だが、中国からの輸入は FTA で免除される。中国勢はこうした恩恵でタイ輸出を拡大してきた。

生産拠点の進出については、日本の各社が培ってきた部品サプライヤーやタイ資本の販売会社(ディーラー網)などの生産・販売インフラを活用できるメリットがある。タイ政府は自動車産業政策を転換し、2030年にタイでの生産台数の30%をEVとする「30@30」政策を打ち出し、脱ガソリン車に舵を切った。外国メーカーの拠点誘致と国内の普及を促し、アジア屈指のEV生産国を目指している。

EV の生産は、新興メーカーも参入しやすい特徴がある。部品点数が多く、構造が複雑なガソリンなどを使う内燃機関車は、部品サプライヤーが幾重にもピラミッド状に連なる大がかりな生産体制が必要だ。一方、EV の構造は大きく分けてバッテリー、モーター、制御装置とシンプルだ。ASEAN では、ベトナムのコングロマリット「ビングループ」傘下の自動車メーカー、ビンファスト(Vin Fast)が 2023 年 7 月、米国ノースカロライナ州でEV 工場の起工式を行い、第一段階として 25 年から年 15 万台を米国で生産する。同社は東南アジア企業では最大の EV メーカーで、タイへの輸出と販売も計画している。

一方で拠点のベトナム市場では、中国、韓国の自動車各社が EV の生産、販売を強化する方針を掲げており、ASEAN 全域で EV 市場の覇権争いが激化するのは間違いない。EV 生産拠点という新たな産業機能が T+CLMV 経済圏に備わり、域内の産業構造は多様化が進むであろう。

# 4. タイ、ベトナムの流通企業はカンボジア、ラオス市場で争奪戦

2010 年代にタイの流通企業がベトナム市場の開拓に乗り出した状況は、前述の通りである。 さらに 2020 年代に入ると、新興消費市場の頭角を現してきたカンボジア、ラオスで、タイとベトナムの流通企業が市場参入を競っている。

ベトナム市場に攻め込むタイ企業の勢いは 2020 年代も変わらず、流通大手セントラル グループのベトナム法人「セントラル・リテール・ベトナム」は 2022 年 7 月、2026 年ま でに 300 億バーツ(約 1,250 億円)以上をベトナムに追加投資して、売上高 1,000 億バー ツ(約 4,165 億円)を目指す計画を発表した(注 17)。ベトナム進出から約 10 年で国内 63 の省のうち 40 省に 340 以上を出店し、売上高 385 億 9,200 万バーツ、ベトナムのハイ パーマート部門でシェア 62%を獲得し、2026 年までに 55 省に出店する計画を表明した。

2023年2月には、さらにこの計画を増額して、2027年までの投資額を500億バーツに上方修正した。出店する省も57に拡大して全600店体制とする目標に改め、ベトナム戦略を最重要視する姿勢を改めて示した。

2020年代、タイ企業はカンボジアにも活発な投資を始めた。カンボジアは経済成長に伴って消費者の生活様式が都市型に移行する過程にあり、ショッピングモールで日用品などを購入する消費行動が増えている。2021年9月、タイ小売業の「Big C」はプノンペンに初出店した。「Big C」はカンボジア初の店舗を2019年にポイペトに開業したがショッピングモール内の小型店であり、ハイパーマーケット業態はプノンペンが1号となる。

同社はタイと同様にカンボジアでも店舗の全国展開を計画しており、東南アジア全域に店舗網を広げる戦略を描く。小型店業態「 $\operatorname{Big} \operatorname{C} \operatorname{Mini}$ 」をカンボジアでは  $\operatorname{2023} = 4$  月までに  $\operatorname{20}$  店展開し、ラオスでは同  $\operatorname{60}$  店を出店したほか、初のハイパーマートも計画する (注  $\operatorname{18}$ )。

タイ最大財閥 CP(チャロン・ポカパン)グループ傘下の小売り大手 CP オールも 2021 年 8 月、プノンペンにコンビニチェーン「セブンーイレブン」1 号店をオープンした。同社はタイでは 1 万 2000 店以上のセブン―イレブンを展開し、圧倒的なシェアを獲得している。カンボジア、ラオスでも加速度的に出店してコンビニ市場を押さえる狙いで、2023 年 9 月にラオス 1 号店を開店した(注 19)。タイ流通企業のサイアム・マクロも、カンボジアのショッピングモールを増やすことを計画している。

ベトナムは農業、電力、鉱業、サービスなどの分野でラオスへの投資を拡大しており、 2022年は1億8,000万ドルだった。カンボジアに対してはASEAN最大の投資国であり、 ベトナム企業が通信、農業分野などに進出している。

CLMV 圏内では、日本のイオンモールもベトナム、カンボジアの各地で大型モールを展開している。ベトナム、カンボジア、ラオスには ASEAN 域外の流通企業も出店を重ねており、タイ、ベトナム企業と外資のシェア争いが過熱している。

# 5. 中国、タイが先頭を飛ぶ「二重構造の経済圏」

本章は、メコン川流域圏の中国(雲南省、広西チワン族自治区)、タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの「C+T+CLMV」経済圏の形成過程を考察してきた。要約すれば、1990年代以降、①道路、鉄道、港湾などの「インフラ整備」の進展②様々なFTA 発効に伴う「市場統合と貿易・投資自由化の深化」③「中国の経済影響力の拡大」――の3点が密接に連動して、タイがけん引する「T+CLMV経済圏」の輪郭がASEAN側に形作られ、それを中国が包み込む「C+T+CLMV経済圏」が構築された。先頭を飛ぶ中国の後ろにタイが続き、その後方をベトナムが追い、遅れてカンボジア、ミャンマー、ラオスが追随する「雁行型の二重構造経済圏」が出来上がった。

この経済圏がユニークなのは、1990年の GMS 協力プロジェクトの開始当時には、こう した発展のシナリオは想定できなかったことである。上記 3 点の要素が事後的な結果とし て機能的かつ複合的に連動しあい、新興経済圏として形成されていった。

当時、東アジアは世界で唯一の「FTA 空白地帯」であり、2000 年代に中国と ASEAN が FTA 交渉開始に合意して日本、韓国、豪州などが慌てて追随したのも、「日本がシンガポールとの FTA をきっかけに FTA で ASEAN 市場の囲い込みに動き出した」という中国の「誤解に基づく深読み」が引き金だった。東西、南北の経済回廊のルート設計が行われた 1990 年代当時、中国、カンボジアはまだ世界貿易機関 (WTO) に未加盟であり、多国間の自由貿易体制に属していなかった。

C+T+CLMV 経済圏は、2000年代以降に WTO 加盟で中国経済の成長が加速し、AFTA の完成と ASEAN 域外国との FTA で貿易投資自由化と市場統合が進み、それに東西、南北経済回廊の整備効果が相まって形成された。GMS 協力プロジェクトの開始当時、物流インフラと FTA を軸とする自由貿易制度が共鳴しあい、外資を呼び込む強力な新興経済圏が完成する、という計算は困難だったはずだ。

もちろん、日本、ADB、中国、タイの開発援助がなければ、現在の発展の姿は異なっていたであろう。「T+CLMV」「C+T+CLMV」の形成プロセスは、開発援助の効果的手法の

モデルケースとして、アフリカや南アジアなど世界の各地域で応用ができる。

他方、C+T+CLMV 経済圏は今後、どう展開していくのであろうか。中国との関係でいえば、ASEAN 側の T+CLMV の 5 か国のうち、カンボジア、ラオスは中国の政治的、経済的な影響力が際立って強く、外交面でも ASEAN 内で中国の代弁者的な存在だ。ミャンマーも 2011 年の民政移管後は中国と距離を置くバランス外交政策に転換したが、クーデター後の軍政は親中国、親ロシアである。

これに対して、タイは巧みに日本、米国、中国などを天秤にかけ、いずれとも良好な関係を保っている。南シナ海の領有権問題で中国と対立しているベトナムは、ASEAN の塊とは別に独自の FTA 戦略も積極的に展開して、通商と外交で欧米との関係を強めようとしている。

一方、米国は、バイデン政権が ASEAN を「包括的戦略パートナーシップ」に格上げし、 中国を意識して ASEAN との関係を重視している。とりわけベトナムとの緊密化に動き、 2023 年 9 月にベトナムを訪問した大統領は最高指導者のグエン・フー・チョン共産党書 記長と両国関係を「包括的戦略パートナーシップ」に格上げすることに合意した。

経済安全保障に基づき、有志国同士での適正なサプライチェーンの構築、技術と輸出の 厳格な管理が求められる中、グーグル、インテル、ボーイングの経営幹部らが参加して「米 越イノベーション・投資フォーラム」も開催され、訪米したファム・ミン・チン首相も米 国の企業にベトナム投資を呼びかけた。

1990年代の冷戦終結後に拡大したグローバルな自由貿易体制は、米中対立による報復関税などの対抗措置と、ウクライナ侵攻による西側各国のロシアへの最恵国待遇の撤廃により、その概念と制度は瓦解した。

こうした情勢下、T+CLMVの各国は、中国とASEANのFTAや、東アジア地域包括的経済連携協定(RCEP)を通じて、中国との貿易自由化は進捗している。一方、米国が主導する「インド太平洋経済枠組み」(IPEF)には、タイ、ベトナムは加わっているが、カンボジア、ミャンマー、ラオスは参加していない。

今後、世界の貿易体制は、経済安全保障を軸とする「有志国貿易圏」と、RCEPのように二国間や地域間の自由貿易ルールに基づく「FTA 貿易圏」が併存し、各国の企業がそれらを使い分ける時代になると筆者は予測する。日本や欧米の企業が経済安全保障を念頭に生産拠点を配置する際、T+CLMV経済圏の中では、米国と緊密化が進むベトナムと日本企業が集積するタイは「有志国貿易圏」の一員として、新規拠点の投資先と既存の中国拠

点の再配置先となるであろう。先端半導体や高度技術を用いた戦略的物品の製造拠点は、 ベトナム、タイに集約が進むとみられる。

一方、T+CLMV 経済圏全体では、RCEP や各種 FTA による自由化効果を備えた「FTA 貿易圏」として機能し、労働コストの優位性も相まって、日本、中国、アジア、欧米などの域外企業は、経済安全保障に該当しない製品や消費財、サービス分野などの領域で生産、販売事業を拡大していくであろう。

しかし、2021年2月のクーデターで軍政に戻ったミャンマーは例外である。2011年の 民政移管で活発化した外国企業の投資と、インフラ整備などの開発援助は、クーデターで 途絶した。世界市場でビジネスを展開する企業や先進国政府の開発援助(ODA)は、コン プライアンスや人権順守の観点から、軍が国民を弾圧しているミャンマーを投資対象から 除外する。

欧米政府は、軍高官や軍が経営する企業群、武器や航空燃料などを軍に供給している「クローニー」(親軍企業)に経済制裁を発動しており、ASEANも首脳会議と外相会議へのミャンマーの出席を制限している。ミャンマーは、民主化体制に戻って国際社会の信頼を回復するまで、経済は衰退を続けるだろう。

# 第6節 日本の役割「泰緬鉄道」ルートを「21世紀の平和と繁栄の回廊」に整備を

日本は 1969 年から 2020 年までの間、ASEAN10 か国に対して最大のドナー国として、 総額 1,337 億 8,900 万ドルの政府開発援助 (ODA) を実施し (注 20)、うち T+CLMV5 か 国には 46%に相当する 625 億 500 万ドルを援助してきた。各国の道路、港湾、空港、発電 所、教育分野、民生部門などの整備に日本が多大な貢献をしてきたのは間違いない。

今後、日本政府が取り組むべき ODA の用途や現地日本企業への支援策は、第5節で分析、論考した通り、C+T+CLMV 経済圏が新次元の成長フェーズに入った状況を勘案して、デジタル経済化支援、中国メーカーの EV 攻勢への日本車メーカーの対策、さらに日本企業の収益力強化のため、ASEAN に投資した日本企業が ASEAN 内外に生産・営業拠点を増設(再投資)する際の金融支援に重点を置く必要がある。

また、タイでは高齢化が現実のものとなっており、T+CLMV 各国は年金や国民保健などの社会保障制度の整備が不十分なことから、社会保障の制度設計や社会福祉サービスの導入の支援も重要な課題である。各国の国民が老後の不安から貯蓄を優先するようになれ

ば、個人消費が減退して、成長力に影響を及ぼす恐れがある。それは、現地でビジネスを 展開する日本企業の収益力を損なうことにもつながる。T+CLMV 各国の高齢化社会に備 えた医療・年金・福祉・介護制度の整備に日本が協力することは、各国国民の老後の安心 を支えることに加え、現地の消費市場で利益を得ている日本企業の支援にもなるのである。 尤もこの地域への日本の経済協力のあり方は様々な提言がなされており、本節は重複回 避も兼ね、筆者が十年来の持説としているプロジェクトを提示する。

#### 地図1

泰緬鉄道ビルマ側ルート跡を国際幹線道路に再建して、T+CLM V経済圏内の新たな産業・物流の大動脈を整備すべき



© Google

(注) 泰緬鉄道ビルマ側ルート跡、SEZ・深海港構想、東西、南部経済回廊は筆者が描いた

#### 1. 泰緬鉄道ビルマ側ルートを新たな物流大動脈に

筆者は 2013 年 6 月 23 日付読売新聞経済面で、日本軍が第二次世界大戦中にタイとビルマ(現ミャンマー、以下同)間に建設した軍用鉄道「泰緬鉄道」のルートに、日本の経済協力で国際物流道路を建設し、T+CLMV エリアの南シナ海・太平洋側とアンダマン海・インド洋側の東西を貫く大動脈を整備する構想を掲載した。このプランは紙面掲載日からも筆者が最初に考案したもので、以来、論文やメディア、講義等で論考を重ねている。

付言すると、これは机上の論ではなく、現地を実際に走破して実現可能性を確認したう えで取りまとめたことである。

筆者は2019年7月、日本人では大戦後おそらく初めて、泰緬鉄道ビルマ側ルート(タ

イとの国境の町パヤトンズからアンダマン海に面したタンピュザヤまでの約 100 km区間) の跡を車両で約 5 時間かけて走行し、地形上、国際道路の開発が可能であることをフィールドワークで確かめた(注 21)。その 6 年前の 2013 年 1 月、タイ国境に近いミャンマー側の少数民族武装勢力の支配地域を取材した際、泰緬鉄道の線路が通っていた跡を少数民族勢力の案内で歩いたことが発案の端緒である。

泰緬鉄道は、ミッドウェー海戦の大敗で制海権を失った日本軍が1943年10月、ビルマへの補給路を確保するため、タイ・ノンプラドックとビルマ・タンビュザヤを結ぶ全長415km区間の鉄道を、1年3か月の突貫工事で開通した。両国名の漢字表記から「泰緬(たいめん)鉄道」といわれるが、建設工事に駆り出された多数の連合軍捕虜やアジア人労働者が熱帯病と栄養不足で犠牲になり、現在もミャンマーやタイ、欧米では「Death Railway」(死の鉄道)と呼ばれる。

現在、タイ側は線路の一部が残っているカンチャナブリに史跡公園が整備され、観光地化している。だが、ビルマ側区間は終戦直後に英国軍がレールを全て撤去したうえ、その後、現在に至るまでミャンマー軍と少数民族武装勢力の内戦が基本的に続いており、ビルマ側の正確なルートは今では不明だ。ただ、タイとの国境に近い地域には、当時の線路上を劣悪な未舗装道路が通っており、ほぼ当時のルートに沿ってタンピュザヤまで道がつながっている。その大半の区間は外国人禁止エリアに指定されており、走破には少数民族勢力の協力が不可欠だった(走破の現地動画、ルポのリンクは章末(注 22))。

パヤトンズからタンピュザヤまでの約 100 km区間は、道路事情が極度に悪いため車の速度は平均時速 20 km程度しか出せなかった。しかし、高規格道路を整備すれば 1 時間程度の距離のため、バンコクからヤンゴンまで東西回廊よりも大幅な時短効果が見込める。

表 3

経由ルート	トラックの陸路貿易(国境手続きの時 間を含む)	乗用車で国境手続きを加味しない場合 の最短時間
現状の東西経済回廊	4~5日(ミャンマー側道路の改善で 3日程度)	24時間~30時間
泰緬鉄道ビルマ側ルートを開発した 場合	2 4 時間	15~17時間

(出所) 筆者の現地実走などを元にした推計値

筆者は以前から東西経済回廊の現ルートが腑に落ちなかった。ADBとGMS各国は1990年代に東西、南北、南部の経済回廊のルートを決めたが、当時、ミャンマーの軍政に欧米は経済制裁を発動中で、ADBもヤンゴン事務所を閉鎖していた。しかも、ルートのミャンマー側は、タイ寄りの広範なエリアが軍と少数民族勢力の激しい内戦地帯だった。

経済波及効果の点でも、設定されたルートには疑問を感じざるを得ない。ベトナム中部 ダナンからタイ東北部を経てミャンマー国境までのベトナム、ラオス、タイの沿線区間は、 主要な都市がなく、産業集積も乏しい過疎エリアだ。上記のことから、果たして最適ルー トとして設計されたものなのだろうか、と疑問符がつきまとってきた。

ちなみに、タイと国境を接するミャンマー側のミヤワディ以西のミャンマー側区間は、 2011年の民政移管後に道路整備が始まった。ただ、現地を取材すると路面が大きく陥没し ている未舗装区間が多く、民家の軒先をトラックがかすめて通る「生活道路」の区間も混 在しており、国際物流道路の品質にはほど遠いものだった。

# 2. 泰緬鐡道ビルマ側ルートを新経済回廊の「第二南部経済回廊」に

では、より大きな乗数効果が見込める最適な経済回廊はどのルートなのか。それは、泰 緬鉄道ビルマ側ルート跡を活用して、両国最大都市のバンコクとヤンゴンを最短の距離と 時間でつなぐルートである。筆者の発案は、南部経済回廊のタイ側ルートをタイ西部のカンチャナブリからミャンマーとの国境のスリーパゴダパス(ミャンマー側地名はパヤトンズ)まで延伸し、泰緬鉄道ビルマ側ルート跡に沿ってタンビュザヤまで高規格道路の「第 二南部経済回廊」を整備するプランである。カンチャナブリとスリーパゴダパスの間の一部の急勾配区間はバイパスを通す。

タンピュザヤまで抜けると、ヤンゴンまでは路面の品質は悪いが国道が通っている。ヤンゴンからタイ国境までを国際規格の道路に整備すれば、タイ、カンボジア、ベトナムまでの「第二南部経済回廊」と「南部経済回廊」の沿線には、T+CLMV 各国の最大都市(ホーチミン、プノンペン、バンコク、ヤンゴン)、主要な工業集積地(ホーチミン、プノンペン、アユタヤ、ミャンマー・ティラワ経済特区)、大型港湾(ホーチミン、タイ・レムチャバン)がほぼ直列に並ぶ。ミャンマーのアウン・サン・スー・チー氏は 2020 年 7 月、東部のモン州に貿易港を備えた経済特区の開発構想を表明した。インド洋に面したモン州に大型港湾が開発されれば、太平洋側のベトナムとインド洋側のミャンマーに大型港が配置され、T+CLMV 経済圏は確実に強靭化される。

当然ながら、泰緬鉄道ビルマ側ルート跡の整備は、ミャンマーが民主化の下で安定することが大前提であり、完全な民主化体制が確立される前に開発協力に着手して軍を利することは、絶対にあってはならない。第二次世界大戦の敵対関係から、今は自由で開かれたインド太平洋の実現を共に進める日本、米国、英国、豪州とインドは、現状の最大かつ喫緊の課題として、ミャンマーの人道援助と確実な民政復帰に尽力すべきである。

そしてミャンマーに平和が訪れたら、日本は米国、英国、豪州、インドと、南部経済回廊沿線国のタイ、カンボジア、ベトナムと協力して、「死の鉄道」だった泰緬鉄道ビルマ側ルート跡を、「21世紀の平和と繁栄のルート」に再生するプロジェクトを開始する――。その意義はミャンマーの少数民族地域やT+CLMV各国への多大な経済効果に加えて、自由なインド太平洋地域の礎となるであろう。

#### 【脚注】

- 1. 読売新聞 1989 年 4 月 29 日
- 2. 同 1991年10月26日
- 3. 同 1987年12月15日
- 4. 同 1995年1月27日
- 5. 同 1992年1月31日
- 6. Vietnam Net、Vietnam Net ほか電子版
- 7. The NATION 2018 年 8 月 23 日
- 8. Kasikorn Bank 2019 年 2 月「RETAIL SECTOR in Vietnam」
- 9. 同
- 10. Vietnam News 2018年7月23日
- 11. Myanmar Times 2015 年 6 月 24 日
- 12. The NATION 2023 年 4 月 17 日
- 13.Vientiane Times 2022 年 12 月 26 日
- 14. 同
- 15. 同 2022 年 3 月 30 日
- 16. 世界銀行ラオス経済モニター2023年11月号
- 17. Central Retail リリース、2022 年 7 月 11 日

- 18. Khmer Times 2023年4月24日
- 19. セブン&アイ・ホールディングス 2023 年 9 月 7 日リリースなど
- 20. 日本外務省政府開発援助(ODA)国別開発協力実績 https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/jisseki/kuni/asia.html
- 21. ビルマ側ルートは大戦後、沿線の広いエリアで軍と少数民族武装勢力の内戦が起き、民政移管後も 外国人禁止エリア。クーデター後は入域不可能とみられる。
- 22. (動画) 読売新聞オンライン「朽ちた死の鉄道を平和と繁栄のルートに:泰緬鉄道のビルマ側を歩く」(https://www.yomiuri.co.jp/stream/3/13600/2/)、2019 年 10 月 30 日公開、(ルポ記事) 東洋経済オンライン「熱帯林に消えた死の鉄路、泰緬鉄道の戦後 75 年~平和と繁栄のルートへの再生も可能だ」(https://toyokeizai.net/articles/-/339444) 2020 年 3 月 29 日公開、中央公論「朽ちた死の鉄道を平和と繁栄のルートに:泰緬鉄道のビルマ側を歩く」2019 年 11 月号

#### 【参考文献】

- 1. 深沢淳一「ASEAN 大市場統合と日本—TPP 時代を日本企業が生き抜くには 第 I 部東アジア統合 の黎明期~ASEAN を軸に FTA 網が急拡大」文眞堂、2014 年
- 2. 深沢淳一「不完全国家ミャンマーの真実〜民主化 10 年からクーデター後までの全記録」文真堂、 2022 年
- 3. 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 振興経済圏」」『世界経済評論』 2022 年 7~8 月号(国際貿易投資研究所刊)
- 4. 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 (北陸 AJEC 刊)
- 5. Kasikorn Bank "RETAIL SECTOR in Vietnam" Feb 2019
- 6. World Bank "Transforming LaoPDR from a Land-locked to a Land linked economy" June 2 2020
- 7. World Bank "Lao Economic Monitor" Nov 2023:Fiscal Policy for Stability
- 8. Google, Temasek, Bain & Company "E-Conomy SEA2023 Reaching new heights: navigating the path to profitable growth," Nov, 2023

# 第4章 50 周年を迎えた日 ASEAN 協力と ASEAN 経済統合 —日 ASEAN 友好協力の次の 50 年へ向けて—

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

# はじめに

現在、ASEAN は東アジアの政治経済においてきわめて重要な存在となっている。昨年の 2023 年は、日本が 1973 年に ASEAN との友好協力関係を始めてから半世紀の 50 周年記念の年であり、今後の 50 年に向けた重要な出発点となった。

ASEAN は、1967年に設立されたアジアで最も古くからの地域協力・地域統合である。 1976年からは域内経済協力を開始し、1992年からは ASEAN 自由貿易地域(AFTA)の設立に向かった。 2003年からは ASEAN 経済共同体(AEC)の設立に向かい、2015年に AEC を設立して、次の目標の 2025年に向けて経済統合を更に深化させている。東アジアの地域協力や経済統合においても中心であり、複数の ASEAN+1の FTA を確立してきた。 ASEAN が提案して交渉を進めてきた東アジア全体のメガ FTA である RCEP も、2022年 1月に発効した。

ASEAN10 カ国の経済規模も、急速な成長を遂げて拡大を続ける。2022 年に人口規模は約6.7億人で世界の8.5%、GDP は約3.6兆ドルで世界の3.6%だが急速に拡大しており、ASEANを一国と考えると、米、中、日、独に次ぐ経済規模である。2020年代後半には日本を上回る可能性がある。またASEANの貿易額は大きく、輸出総額は約2兆ドルで世界輸出の約7.9%を占めて日本の2倍以上で、ASEANを一国とすると、中、米に次ぐ規模である。

日本は、ASEAN と、1973年という早い時期から長期の友好協力関係を維持してきている。きわめて緊密な関係を保ち続け、経済関係はとりわけ深く、貿易投資関係も緊密である。多くの企業が ASEAN で経済活動を行っている。日本は ASEAN に多くの協力を行ってきている

そして昨年 2023 年は、日本が 1973 年に ASEAN との友好協力関係を始めてから半世 紀の 50 周年記念の年であった。日 ASEAN 友好協力 50 周年とは、日本が、1973 年の合成ゴム交渉をきっかけとして、地域協力体としての ASEAN との友好協力関係を樹立して以来の 50 周年である。12 月には東京で日本 ASEAN 特別首脳会議が開催された。日本と ASEAN の今後の協力に向けた「日本 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョン・ステートメント」も発出された。

本稿では、これまでの50年にわたる日本ASEAN協力とASEAN経済統合を振り返り、今後の日ASEAN協力とASEAN経済統合を考察したい。日ASEAN協力は、ASEAN経済統合に大きく関係し、日本の産業や企業にも大きく関係している。第1-2節で、これまでの50年の日ASEAN協力を、産業も含めて多くの面から捉える。第3節では最近の厳しい世界経済の状況下のASEAN統合の深化の状況を把握し、第4節では昨年12月に開催された日ASEAN特別首脳会議と「日本ASEAN友好協力に関する共同ビジョン・ステートメント」を検討する。そして最後の第5節で、今後の日ASEAN協力とASEAN経済統合について、筆者の関係するASEAN研究会の10の提言に基づいて筆者の意見を述べたい。

# 第1節 ASEAN 経済統合と日 ASEAN 協力の展開

- 1. ASEAN 地域協力と日 ASEAN 協力の展開: 1967-2003 年
- (1) ASEAN 設立と日 ASEAN 協力の開始

ASEANは、1967年8月8日に「ASEAN設立宣言」を基に5カ国(インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ)によって設立された。そしてその6年後には、早くも日本と ASEAN の協力が開始された。1973年11月の日本 ASEAN合成ゴムフォーラムが最初であった。1970年代初期にマレーシア、インドネシア、タイは世界の主要な天然ゴム生産国並びに輸出国であったが、日本の合成ゴム生産と輸出の急速な拡大に被害を受けており、ASEANは日本に対して合成ゴムの生産と輸出の抑制を求め、日本ASEAN合成ゴムフォーラムが開催されたのである。ASEANにおいては、ASEANとしてまとまって域外諸国と交渉する域外経済協力が一貫して効果を上げてきたが、域外経済協力は、1972年の対 EC 通商交渉と、この1973年の対日合成ゴム交渉が出発点であった(注1)。

その後、日本ASEAN合成ゴムフォーラムの延長に、1977年3月には第1回日本ASEANフォーラムが開催され、幅広い分野について意見交換する場となってきた。

(2) ASEAN 域内経済協力の開始と日 ASEAN 協力の展開:第2回 ASEAN 首脳会議と 福田ドクトリン

1976年の第1回 ASEAN 首脳会議と「ASEAN 協和宣言」からは、ASEAN は政治協力とともに域内経済協力を開始した。1976年からの域内経済協力は、当時の各国の工業化を背景として各国の輸入代替工業化を ASEAN が集団的に支援するものであった(「集団的輸入代替重化学工業化戦略」)。

1977年8月のクアラルンプールにおける第2回ASEAN 首脳会議では、域外の首脳では日本の福田首相だけが招待され、日本ASEAN 首脳会議が開催された。ASEAN と域外国との初の首脳会議であった。その際に福田首相は、当時の域内経済協力政策の中心であったASEAN 共同工業プロジェクト(AIP)に10億ドルの援助を行うことを約束した。

福田首相は、この東南アジア訪問の最後にマニラで、①日本は軍事大国にならない、② ASEAN と「心と心の触れあう」関係を構築する、③日本と ASEAN は対等なパートナー である、という ASEAN 外交三原則(「福田ドクトリン」)を打ち出した。福田ドクトリン は、その後の日本の ASEAN 外交の基本原則となった。

翌 1978年には ASEAN 外相会議に園田外相が招かれ、第 1 回日本 ASEAN 外相会議が開催された。この外相会議は ASEAN の域外国との最初の外相会議であり、その後、日本 ASEAN 外相会議が ASEAN 拡大外相会議に続けて毎年行われ、対話が続けられることとなった。首脳会議が定例化する以前は、外相会議が ASEAN の最も主要な会議であった。また 1981年には、東京に国際機関東南アジア諸国連合貿易投資観光促進センター(日本アセアンセンター)が設立された。

ASEAN に関しては、1984 年にはイギリスから独立後のブルネイが加盟し、6 カ国体制となった。

# (3) ASEAN 域内経済力の転換とその後の日 ASEAN 協力の拡大

1987年12月には第3回ASEAN 首脳会議がマニラで開催され、域外首脳では竹下首相だけが招かれ、日本ASEAN 首脳会議が開催された。その際に竹下首相は、20億ドルを下らないASEAN 日本開発基金 (AJDF) の設立を約束した。その基金は、1987年における

ASEAN 域内経済協力の転換を受け、1977 年に約束したようなプロジェクトへの援助ではなく、民間企業の育成と直接投資の促進を目的とするものであった。

ASEAN は、この第3回首脳会議を転換点として、域内経済協力を「集団的輸入代替重化学工業化戦略」から「集団的外資依存輸出指向型工業化戦略」へと転換した。新たな戦略は、1980年代後半からはじまった外資主導かつ輸出指向型の工業化を、ASEANが集団的に支援達成するものであった。この戦略下での協力を体現したのは、日本の三菱自動車工業が ASEAN に提案して 1988年に採用されたブランド別自動車部品相互補完流通計画(BBC スキーム)であった。BBC スキームは、当時の域内経済協力政策の中で唯一着実に実践されてきた(1996年からは ASEAN 産業協力: AICO に発展して推進された)(注2)。

1990 年初めのアジア冷戦構造の変化や中国の改革・開放による急成長などの変化の下で、ASEAN は 1992 年 1 月の第 4 回首脳会議で ASEAN 自由貿易地域(AFTA)に合意し、更に域内経済協力を進めた。1993 年 1 月からは各国で実際に域内関税の引き下げを開始した。またアジア冷戦構造の変化を契機に、1995 年にベトナムが ASEAN に加盟し、1997 年にはラオスとミャンマーが、1999 年にはカンボジアも加盟し、ASEAN は東南アジア全域を領域とすることとなった。日本 ASEAN 協力では、1992 年から日本 ASEAN 経済相会議も、毎年、定期的に開催されてきた。

アジア経済危機直後の 1997 年 12 月の ASEAN 首脳会議の際には、1987 年以来の日本 ASEAN 首脳会議が開催された。また初の ASEAN+3 (日中韓) 首脳会議も開催された。この ASEAN+3 首脳会議も、日本からの ASEAN との首脳会議の提案がきっかけであった。その後、ASEAN と日本だけではなく、ASEAN と日中韓各国との首脳会議、ASEAN+3 の首脳会議が定例化することとなった。

アジア経済危機に際し日本は、IMFの救済パッケージに最大出資国として参加し、新宮 沢構想によって ASEAN 諸国等に 800 億ドルに及ぶ資金還流の支援を実施した。また ASEAN+3 による通貨金融協力であるチェンマイ・イニシアチブ (CMI)を牽引してきた。

1973 年からの約 4 半世紀においては、日本は ASEAN にとって最も緊密な関係を持つ対話国であった。しかし、アジア経済危機後には急成長した中国の影響力が拡大し、同時に ASEAN+3 などの東アジア大の地域協力が形成され変化が生まれてきた。

# 2. ASEAN 経済共同体 (AEC) への展開と日 ASEAN 協力: 2003-2022 年

#### (1) AEC の提案と日 ASEAN 友好協力 30 周年

ASEAN は、2003 年 10 月の第 9 回 ASEAN 首脳会議で「第 2ASEAN 協和宣言」を発し、AEC を含めた ASEAN 共同体を 2020 年までに創設することを宣言した。AEC は「2020 年までに物品・サービス・投資・熟練労働力の自由な移動に特徴付けられる単一市場・生産基地を構築する」構想であった(2007 年には目標年を 2015 年に前倒しした)。

2003年は、1973年から30年目の日本 ASEAN 交流年でもあり、12月11-12日には東京で日本 ASEAN 特別首脳会議が開催された。ASEAN の全首脳と日本の首相が域外で集まった初の首脳会議であった。同首脳会議では「新千年期における躍動的で永続的な日本と ASEAN のパートナーシップのための東京宣言」によって、これまでの30年に及ぶ友好協力関係とともに、今後の日本と ASEAN 間の特別の関係を拡充することを確認した。AEC を含めた ASEAN 共同体の形成に、日本が全面的な支持を与えることも言及された。また東南アジア友好協力条約(TAC)の締結の意図が表明され、翌2004年7月には日本の加盟が実現した。2006年7月には、ASEAN 共同体構築に向けて ASEAN を支援する目的で、日本 ASEAN 統合基金(JAIF)が設立された。

ASEAN は、2007 年 1 月の第 12 回 ASEAN 首脳会議において、AEC を含む ASEAN 共同体創設を 5 年前倒しして 2015 年とすることを宣言した。更に同年 11 月の第 13 回首 脳会議で「ASEAN 憲章」が署名され、また AEC の 2015 年までのロードマップである「AEC ブループリント」が発出された(注 3)。こうして 2015 年の AEC 創設に向けて制度整備がなされてきた。AFTA による域内関税の引き下げも着実に行われてきた。

日本 ASEAN 関係では、2008 年 4 月に日本 ASEAN 包括的経済連携協定(AJCEP)が 調印され、8 月に発効した。AJCEP は日本と ASEAN 全体との EPA であった。日本にと って、初めての複数国との EPA でもあった。AJCEP により、二国間 EPA が締結されて いなかった新規加盟の 4 カ国とも EPA が結ばれることになり、ASEAN 全体との経済関 係がより強化されることとなった(ただし、ASEAN との FTA では中国が先行し、日本は 中国や韓国に後れをとってしまった)。また 2008 年 8 月には、第 1 回の ASEAN 事務総 長と ASEAN 日本人商工会連合会(FJCCIA)との対話が、バンコクで行われた。

#### (2) 2011 年東日本大震災の際の ASEAN からの支援と日 ASEAN 協力

2011 年 3 月の東日本大震災の際には、その直後から ASEAN 諸国から多くの支援がなされ、4 月にはジャカルタで日本の松本外務大臣を招いた ASEAN 特別外相会議も開催さ

れた。6月にはスリン ASEAN 事務総長もボランティアチームを率いて来日した。共に自然災害を受けやすい地域として一層の関係の強化が図られてきた。

2011 年 5 月には、日本はジャカルタに ASEAN 日本代表部を開設した。ASEAN 域外 国ではアメリカに次いで 2 番目の開設であった。

2011 年 11 月の第 19 回 ASEAN 首脳会議の際に、ASEAN は東アジア全体の FTA として、ASEAN 中心の RCEP を提案した。RCEP はその後、実際に交渉が重ねられることとなった。ASEAN 首脳会議に合わせて開催された第 14 回日本 ASEAN 首脳会議では、日本は「共に繁栄する日本と ASEAN の戦略的パートナーシップの強化のための共同宣言(バリ宣言)」によって、ASEAN の統合を支援し、地域の開発格差を是正するために取り組むことを宣言した。ASEAN の AEC へ向けての取り組みの進展により、AEC 構築へ向けての支援が強く打ち出された。

2012 年 8 月の日本 ASEAN 経済相会議では、「日本 ASEAN10 年間戦略的経済協力ロードマップ」が合意された。2015 年の ASEAN 経済共同体(AEC)の確立を挟んで2012 年からの10 年間を、日本と ASEAN が経済統合と経済成長をより高いレベルで推進していく重要な時期として、長期的な目標とその目標を達成するための方策を提示した。

(3) 2013 年日 ASEAN 友好協力 40 周年と日 ASEAN 協力: AEC へ向けての協力 2013 年 1 月には、安倍首相が再就任後初の外国訪問先としてベトナム、タイ、インドネシアを訪問して ASEAN 重視を示し、インドネシアでは「福田ドクトリン」の延長に「対 ASEAN 外交 5 原則」を発表した(注 4)。

2013 年は日本 ASEAN 友好協力 40 周年であり、12 月には 10 年振りに東京で日本 ASEAN 特別首脳会議が開催された。12 月 14 日の日本 ASEAN 特別首脳会議では「日本 ASEAN 友好協力に関するビジョン・ステートメント」を採択し、「平和と安定のパートナー」、「繁栄のためのパートナー」、「より良い暮らしのためのパートナー」、「心と心のパートナー」の4つの分野で、日本と ASEAN が協力を強化することを確認した。そして 2015年の AEC 実現に向けて、ASEAN の連結性を高めるためのインフラ整備を中心に、日本 が今後 5 年間で 2 兆円規模の ODA 支援を行う事が表明された。日本 ASEAN 統合基金 (JAIF) においては、総額 1 億ドルを追加拠出する「JAIF2.0」が表明された。「JAIF2.0」では、①海洋協力、②防災協力、③テロサイバー対策、③ASEAN 連結性強化の 4 つを重点事項として、「日本 ASEAN 友好協力に関するビジョン・ステートメント」を実現する

ために活用するとされた(注5)。

#### (4) 2015 年 AEC 創設と経済統合の深化

ASEAN は、着実に AEC の実現に向かい、2015 年 12 月 31 日には遂に AEC を創設した。AEC では、関税の撤廃に関して、AFTA とともにほぼ実現し、2015 年 1 月 1 日には全加盟国で関税の撤廃が達成された(ただし CLMV 諸国においては、関税品目表の 7%までは 2018 年 1 月 1 日まで撤廃が猶予された)。原産地規則の改良や自己証明制度の導入、税関業務の円滑化、ASEAN シングル・ウインドウ(ASW)、基準認証等も進められた。更にサービス貿易の自由化、投資や資本移動の自由化、熟練労働者の移動の自由化も徐々に進められてきた(注 6)。そして 2015 年 11 月の首脳会議では、2025 年に向けて新たなAEC の目標「AEC ブループリント 2025」を打ちだした。「AEC ブループリント 2025」は、2007 年の「AEC ブループリント」の延長に、「A.高度に統合され結合した経済」、「B. 競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN」、「C.高度化した連結性と分野別協力」、「D. 強靭で包括的、人間本位・人間中心の ASEAN、「E.グローバル ASEAN」の 5 つの柱を示した(注 7)。

その後も ASEAN は着実に AEC を深化させてきた。2018年1月1日には、(2015年1月1日から3年間猶予されていた) CLMV 諸国における7%の品目に関しても関税が撤廃され、AEC の関税撤廃が完了した。AEC では、関税の撤廃とともに、貿易円滑化やサービス貿易の自由化、投資や資本の移動の自由化、熟練労働力の移動の自由化が、更に進められてきた。AEC は、東アジアで最も深化した経済統合となっている。

日 ASEAN 協力では、2020 年からのコロナ拡大下でも、その対策として ASEAN 感染症対策センター(ACPHEED)の設立などの協力が行われた。また 2020 年 7 月には「日本 ASEAN 経済強靭化アクションプログラム」によって①緊密な経済関係の維持、②経済への悪影響の緩和、③経済強靭化の推進を表明した。

日本と ASEAN の関係は、以前のような断然筆頭の緊密な関係からは相対的には低下してきた。しかし東アジアの政治経済状況の変化の中で、また AEC の深化へ向けて、日本と ASEAN の関係は双方にとって依然きわめて重要である。

# 第2節 日本の ASEAN 経済と経済統合への協力

#### 1. 日本の ASEAN 経済と経済統合への協力

これまで日本と ASEAN は、首脳会議、外相会議、経済相会議をはじめ多くの対話を実践してきている。また日本は、ASEAN 文化基金や JAIF などの多くの基金を創設して、ASEAN への支援を行ってきている。そして ASEAN 経済と経済統合に日本が協力し貢献した多くの例がある。いくつかの例について述べておきたい。

ASEAN 経済と経済統合に貢献した近年の典型例として、カンボジアの「ネアックルン橋(つばさ橋)」が上げられる。2015 年 4 月に、日本の無償資金協力によって、カンボジアのプノンペン郊外でメコン川を渡る国道 1 号線にネアックルン橋(つばさ橋)が完成した。それまではフェリーで渡るしかなかったが、橋の完成によりバンコク・プノンペン・ホーチミンが道路で繋がり、「南部経済回廊」が完備した。カンボジアの発展とともに、ASEAN にとって連結性を高めるきわめて重要な物流インフラ整備であった。

また 2015 年 9 月には、ミャンマーのヤンゴン近郊のティラワ経済特別区(SEZ) が開業した。同特別区は、日本の官民の支援により進められてきた。

これらの2つの例は、カンボジアとミャンマーがASEANと東アジアの生産ネットワークに参加するための重要なインフラ整備であり、ASEAN経済統合の目標である「統合の深化」と「域内格差の是正」に資する。

ASEAN との対話と経済統合への協力では、2008 年からの ASEAN 事務総長と ASEAN 日本人商工会連合会(FJCCIA)との対話が挙げられる。FICCIA では、ASEAN 大で生産ネットワークを構築している日系企業からの視点で統合における要望を ASEAN に提示し、ASEAN の統合と企業活動に貢献している。

外務省、経済産業省などの各省庁や、国際協力機構(JICA)、日本貿易振興機構(JETRO)、アジア経済研究所(IDE)、国際貿易投資研究所(ITI)のような機関の協力と調査・提言も大変有用である。

また日本の提案によって 2008 年に設立された ERIA の調査と提言も重要である。AEC にも多くの提言を行い、「AEC ブループリント 2025」においても ERIA が主要な提言を行った。

1981 年に設立された国際機関日本アセアンセンターも、長期的に日本 ASEAN 間の貿易、投資、観光の増進を図ってきている。近年では日本アセアンセンターに倣って、中国

も韓国もアセアンセンターを設立し強化している。アメリカも 2023 年 12 月にワシントンにアセアンセンターを開設した。日本は、戦略的にも日本アセアンセンターを更に充実すべきである。日本アセアンセンターにおいては、2015 年から産官学からなる ASEAN 研究会(ASGT)によって ASEAN の統合と政治経済について議論を重ねている(注 8)。

# 2. 日本企業の経済活動と ASEAN 経済・経済統合

ASEAN 経済と経済統合に、日本企業が経済活動を行う中で貢献できた例も挙げておきたい。典型的な例は自動車産業である(注 9)。BBC、AICO、AFTA、AECによって支援されながら、日系企業の自動車生産ネットワークが ASEAN 全体で構築されてきた。 ASEAN 経済統合政策と企業の生産ネットワーク構築の合致であった。その典型例として、トヨタ自動車とデンソーの例がある。ASEAN 経済統合の重要な成果であり、各国の自動車産業の生産・輸出・技術蓄積にも寄与したと言える。

たとえばトヨタ自動車は、BBC スキームに始まり、ASEAN 経済統合政策を利用して、ASEAN 域内における主要部品の集中生産と補完を行ってきた。とりわけ 2004 年からの革新的国際多目的車(IMV)プロジェクトは、ASEAN 経済統合と自動車部品補完・生産ネットワーク形成の典型例である。これまでの部品の集中生産と補完の延長に、域内分業と現地調達を大幅に拡大し、AFTA を利用しながら多くの部品を ASEAN 各国で生産・補完し、完成車も各国で生産・補完するとともに世界各国に輸出してきている(図 1、参照)(注 10)。

デンソーの分業と補完も、ASEAN 経済統合と生産ネットワーク形成の典型例である。 デンソーは、現在、自らが「玉突き戦略」と呼ぶ ASEAN 地域における生産戦略を進めて おり、AFTA を利用しながら ASEAN 全域で、また一部インドを含めて、熱機器、電気・ 電子、パワートレイン製品・部品等を補完してきている(図 2、参照)。分業と補完のため に、2016 年にはカンボジアに新たな工場も設立した(注 11)。

# 図 1:トヨタ自動車 IMV の主要な自動車・部品補完の概念図

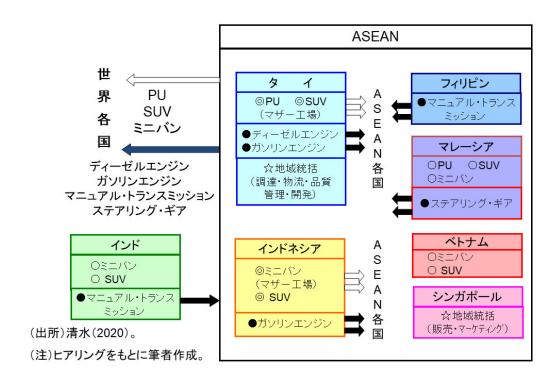
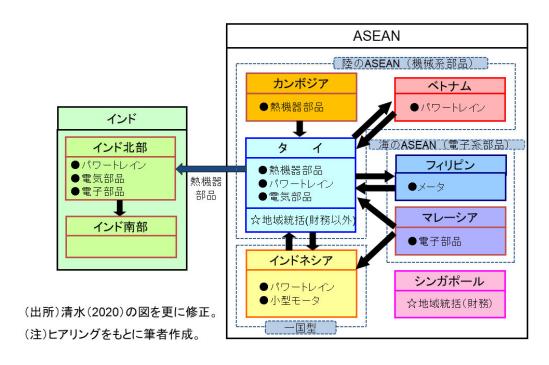


図 2: デンソーの主要な部品補完の概念図



日本企業の技術協力や人材育成も成果を上げている。たとえば、タイのデンソーは、技能オリンピックで多くの金メダルを受賞してきた。以前は日本人技術者の指導を受けたタ

イ人社員等が受賞していたが、タイでの技術蓄積が進み、タイ人指導者が教えたタイ人社員も受賞するようになった(注 12)。日本の技術が ASEAN 諸国に定着した好例であろう。

またタイのデンソーは、2018 年からリーンオートメーションを実践するシステムイン テグレータ人材を育成する「LASI プロジェクト」を、日本の経済産業省、タイ工業省、タ イの大学とともにタイで進めている。日タイで積み上げてきた日本流モノづくりを基盤に 開発した「リーンオートメーション教育」を通じて、タイのシステムインテグレータを育 成し、タイの産業界の自動化や生産性向上を推進するプロジェクトである(注 13)。

# 第3節 現在の厳しい世界政治経済下の ASEAN 経済統合と東アジア

#### 1. 現在の世界政治経済状況

最近の世界政治経済状況と ASEAN 経済統合についても述べたい。最近の ASEAN と東アジアを取り巻く状況はきわめて厳しくなっている。

2017年のトランプ大統領就任後のアメリカの TPP 離脱や 2018年からの米中貿易摩擦・ 米中対立の拡大が大きな負の影響を与えてきた。更に 2020年からのコロナ感染の拡大は ダブルショックとなって大きな負の影響を与えてきた。そして更に大きな変化が世界と東 アジアに起きている (注 14)。

第1に、2021年1月にアメリカではトランプ政権からバイデン政権へ代わったが、米中対立は更に拡大を続ける。1月21日に就任したバイデン大統領は国際協調路線への回帰を示したが、FTAなど通商協定には慎重な姿勢であった。対中政策では、米中第1合意を継承し、これまでの追加関税と対中制裁を続けてトランプ政権の対中政策が維持された。また民主主義や人権の問題では、更に強硬となった。

2022年においても、ハイテク分野の技術覇権や安全保障を巡る措置が拡大した。たとえば、2022年8月9日に成立の「CHIPS および科学法(CHIPS プラス法)」や2022年8月16日に成立の「インフレ削減法(IRA)」も、対中国の産業政策の意味合いがある。2022年10月7日には先端半導体の技術・製造装置・関連人材の中国との取引を禁止した。また2023年8月9日には投資に関する大統領令で、半導体・マイクロエレクトロニクス、量子情報技術、AIの3分野で対中投資を規制した。

アメリカと中国の貿易額は、2022年には2018年を上回り過去最高であり、機微な分野 以外の消費財等の貿易は拡大した。しかし2023年には前年比16.7%減で大きく減少し、 貿易額に占める中国の割合も 11.3%へ下がった。輸入額で見ると、2023 年には前年比20.3%も減少し、輸入首位もメキシコに代わった(注 15)。今後、更に貿易が縮小して行く可能性がある。また 2024 年 11 月の大統領選の結果によっては、更に対立が大きくなる可能性がある。

第2に、コロナに伴う構造変化である。世界各国でコロナ感染が収束してきたが、コロナは不可逆な影響を世界経済に与えている。コロナの影響で経済のデジタル化とその対応が加速している。

第3に、2022年2月からのロシアのウクライナへの軍事侵攻である。明らかな国際法違反であり多くの犠牲者が出ている。経済的にも、ウクライナ経済への悪影響とともに、ロシアとウクライナの供給制約から世界的な食料やエネルギーなどの価格高騰が起きた。また欧米や日本など G7 諸国を中心にロシアへの大規模な経済制裁がなされ、米欧日対ロシアの政治的経済的分断が生じてきた。

第4にASEANと東アジアでは、2021年2月のミャンマーの軍事クーデターとその状況の持続が大きな負の影響を与えている。軍事クーデター後3年以上経つが、事態は収拾していない。2021年4月の首脳会議で合意した5項目も履行されていない。国軍対民主派+少数民族武装勢力の戦いが続くが、先は見えない。ミャンマーの状況は民主主義と人権を害するとともに、ミャンマーの経済並びにミャンマーを含めたASEANの生産ネットワークに大きなマイナスとなり、ASEANの一体性と統合にもマイナスとなる。

更には 2023 年 10 月からのイスラエルとハマス間の紛争と中東の状況も、大きな負の 影響を与える可能性がある。

このように世界経済は大きく変化しつつあり、これまで世界経済における貿易と投資の拡大下で急速に成長してきた ASEAN と東アジア経済にとって厳しい状況となっている。

# 2. 厳しい状況下の ASEAN 経済統合の深化と RCEP

厳しい状況下、ASEAN は会議を積み重ね、経済統合を深化させてきている。2022 年 11 月 11 日の第 40・41 回 ASEAN 首脳会議では、ミャンマー問題の解決に関しては進展が見られなかったが、東ティモールが 11 番目の加盟国となることを原則として認めた。ASEAN 首脳会議に続いて開かれた ASEAN 関連諸会議においては、ASEAN が主要国首脳を集め貴重な「交渉と対話の場」を提供した。

2023 年 9 月の第 43 回首脳会議においては、2011 年以来の ASEAN 協和宣言となる

「ASEAN は重要、成長の中心(第 4ASEAN 協和宣言)」を採択して、ASEAN 共同体の 今後の深化とその方向を示した。ASEAN 協和宣言は、これまで共同体を深化させる節目 に出されている。「第 4ASEAN 協和宣言」は、「ASEAN 共同体は、その人々にとって重要」、「ASEAN およびインド太平洋地域における成長の中心」と宣言し、AEC を含む ASEAN 共同体ビジョン 2025 の全面的実施や ASEAN 共同体ビジョン 2045 の作成、 AOIP の実施等を述べた(注 16)。また ASEAN 首脳会議では、ミャンマー問題の解決の ために、その年の議長国だけでなく前後の議長国も取り組む「トロイカ体制」の採用が決められた。

最近の厳しい状況下ではあるが、ASEAN は AEC を着実に深化させている。2025 年に向けて、関税撤廃の先に、貿易円滑化、サービス貿易の自由化、投資の自由化・円滑化等を進めている。

物品貿易自由化では、2022 年 3 月に ATIGA のアップグレード交渉を開始した。また 2023 年 8 月には FTA 関税率を無料で検索できる「ASEAN タリフ・ファインダー」が発表され運用開始された。税関では、ASEAN シングル・ウィンドウを通じた ASEAN 税関申告書(ACDD)の電子的交換が始められている。ASEAN 認定事業者(AEO)相互認証も進められ、2023 年 9 月には AEO 相互認証取り決め(AAMRA)が ASEAN 全 10 カ国の税関当局で署名された。今後、ASEAN 認定事業者は、より迅速な通関が可能となるであろう。非関税措置(NTM)に関しては独立 NTM パネル・ラポーターを設立し、「NTM費用対効果ツールキット(NTM ツールキット)」を導入している。

サービス貿易では、ASEAN サービス貿易協定(ATISA)が 2020 年 10 月の署名の後に 2021 年 4 月に発効した。投資では、ASEAN 包括的投資協定(ACIA)の改正が準備されている。また 2022 年 9 月に「ASEAN 投資円滑化枠組み(フレームワーク)(AIFF)」が採用された。ASEAN では初めての投資円滑化の試みと言える。

デジタル化への対応に関しても進捗があった。2021 年 1 月には、第 1 回 ASEAN デジタル大臣会議(ADGMIN)が開催され、「ASEAN デジタルマスタープラン 2025 (ADM2025)」が採択された。2021 年 9 月には、デジタルを活用した経済回復策である「バンダルスリブガワン・ロードマップ (BSBR): ASEAN のデジタル変革アジェンダ」が承認された。そして2023年9月には「ASEAN デジタル経済フレームワーク協定(DFFA)」交渉が開始された。また「ASEAN 電子商取引協定」が2021 年 12 月に発効し、「ASEAN電子商取引協定の実施に関する作業計画(2021-2025)」が進められている。コロナは経済

構造の変化を促し、コロナ後に更にデジタル化が進むであろう。

ただし、いくつかの ASEAN の経済統合へ逆に作用する例も見られる。たとえばミャンマーを巡る問題である。2021 年 4 月の首脳会議で合意した 5 項目も、未だ履行されていない。ミャンマーの状況は、ASEAN の生産ネットワークにマイナスとなり、ASEAN 統合の基盤となる ASEAN の一体性にもマイナスとなる。

各国の政治状況や保護主義的措置の拡大も、統合にマイナスとなる可能性がある。たとえば、インドネシアの未加工資源の輸出禁止の例である。インドネシアは 2020 年 1 月から未加工の状態でのニッケルの輸出を禁止し、更に 2023 年 6 月 10 日には未加工のボーキサイト鉱石の輸出を禁止した。EV を含めた産業育成に関係するが、資源に関する保護主義や産業支援が各国で拡大すると経済統合にはマイナスとなる。第 3 節で述べた、これまで拡大してきた ASEAN 全体での補完と分業にも逆行する可能性がある。

ASEAN は一体性を維持しながら、更に統合を進めて行かなくてはならない。

### 3. RCEP の発効と ASEAN

厳しい状況下ではあるが、ASEAN が提案して交渉を牽引してきた RCEP が、2020 年 11 月に署名され、2022 年 1 月 1 日に先ずは 10 カ国で発効された。10 カ国は、ASEAN 事務総長への寄託順に、シンガポール、中国、日本、ブルネイ、カンボジア、ラオス、タイ、ベトナムであった。その後、韓国、マレーシア、インドネシア、フィリピンでも発効した。なお、ミャンマーの発効については、ミャンマーの政治状況から、それぞれ各国で決定して ASEAN 事務局へ通知することとなった。2022 年 1 月の発効後、RCEP の利用も急速に拡大してきている(注 17)。

RCEP の目的は、地域的な貿易及び投資の拡大を促進し世界的な経済成長及び発展に貢献する、現代的で包括的な質の高いかつ互恵的な経済連携協定を構築することである。また RCEP の重要な特徴は、東アジア地域枠組みにおける ASEAN 中心性であり、共同宣言でも明記されている。

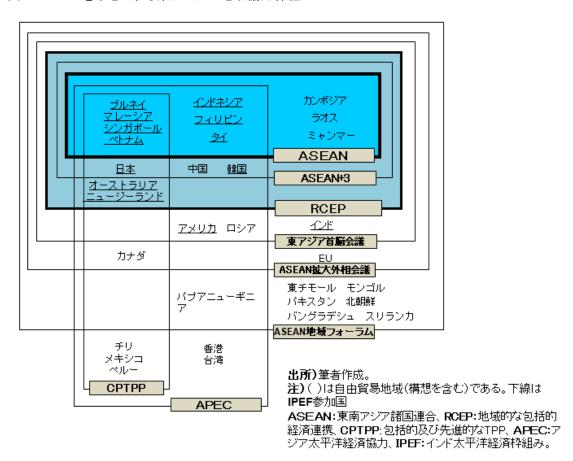
RCEP は、東アジアにとって、大きな意義を有する。世界の成長センターである東アジアで初のメガ FTA かつ世界最大規模のメガ FTA である。RCEP が発効して実現することは、東アジア経済に大きな経済効果を与える。世界経済においても、世界全体の貿易自由化と通商ルール化が進まず、保護主義とデカップリング・デリスキリングが拡大しつつある中で、広域の東アジアで貿易投資の自由化と通商ルール化を進める RCEP の意義は大き

い。

RCEP においては、ASEAN が中心性とイニシアチブを発揮して重要な位置を占めてきており、その持続が重要である。東アジアの経済統合は、中国のプレゼンスが拡大する中で、ASEAN が中心となる事でバランスが取られている。ASEAN が RCEP においてイニシアチブを発揮できるように制度整備していくことが重要である。日本も、ASEAN がイニシアチブを発揮できるように協力していかなくてはならない。

更に ASEAN と RCEP の関係では、ASEAN の制度が RCEP の制度へ敷衍している。 また逆に RCEP の深化が ASEAN 統合の深化を促しており、ASEAN と RCEP に相互作用と統合のダイナミクスがある(注 18)。その際には ASEAN 自身の統合の深化が不可欠である。そしてそのためにも日本の協力が必要である。(図 3)

#### 図 3: ASEAN を中心とする東アジアの地域協力枠組み



# 第4節 2023年の日 ASEAN 友好協力 50 周年と日 ASEAN 特別首脳会議

#### 1. 2023 年の日 ASEAN 関係会議と日本・ASEAN 統合基金(JAIF)3.0

2023年においても、多くの日 ASEAN 関係会議が開催され、日 ASEAN 友好協力 50 周年についても触れられた。たとえば、7月の日 ASEAN 外相会議、8月の日 ASEAN 経済相会議など、13の日 ASEAN 閣僚級会議が開催された。9月には第43回 ASEAN 首脳会議の際に定例の第23回日 ASEAN 首脳会議が開催され、「日 ASEAN 包括的戦略的パートナーシップ(CSP)」を立ち上げ、共同声明を採択した。また ASEAN における連結性強化の取組をハード・ソフト両面で更に強化するという「日 ASEAN 包括的連結性イニシアチブ」が発表された。

日 ASEAN 友好協力の資金面では、日本・ASEAN 統合基金 (JAIF) 3.0 が重要である。 3 月に岸田首相により、日・ASEAN 友好協力 50 周年を機に、日本・ASEAN 統合基金 (JAIF) に新たに 1 億米ドルを拠出することが発表された。JAIF は ASEAN 統合への支援のための基金であり、JAIF 3.0 も ASEAN 共同体設立と域内格差是正のための支援である。 具体的には、ASEAN 事務局機能の支援、ASEAN 若手公務員の育成支援等に活用される。また AOIP4 分野 (海洋協力、連結性、SDGs、経済) への協力に活用される (注 19)。

また日 ASEAN 友好協力 50 周年で多くの行事が開催され、たとえば 6 月に東京での日 ASEAN ビジネスウイークが開催され、日 ASEAN の経済・ビジネスの協力や ASEAN 経済統合への協力が議論された。また日本アセアンセンターによる多くの関係行事も行われた。

# 2. 2023 年 12 月の日 ASEAN 特別首脳会議と「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョン・ステートメント」

12 月 16-18 日には、日 ASEAN 特別首脳会議が開催された。12 月 16 日に岸田首相主催晩さん会、12 月 17 日に日 ASEAN 特別首脳会議、18 日に日本が提案して進めてきたアジア・ゼロエミッション共同体(AZEC)の首脳会議が開催された。

12月17日の日 ASEAN 特別首脳会議には、ASEAN から、ミャンマーを除く ASEAN 加盟 9 カ国首脳、オブザーバーとして東ティモールのグズマン首相、そしてカオ・キムホン ASEAN 事務総長が出席し、岸田首相と 2023年の ASEAN 議長国インドネシアのジョコ・ウイドド大統領が共同議長を務めた。

オープニングでは、岸田首相が「平和で安定した世界、持続可能で反映した未来を『共創』するために、日本はASEAN との『信頼』に基づき、これまで以上に緊密に協力していきたい」と述べた。晩さん会のあいさつを含め、岸田首相は「信頼」と「共創」による「平和と繁栄」を強調した。

日 ASEAN 特別首脳会議では、成果文書として、「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョン・ステートメント」並びに「実施計画」が採択された。「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョン・ステートメント」は、副題が「信頼のパートナー」であり、日 ASEAN 間の「信頼」が強調された。また「共創」もキーワードであった。

「宣言文」では、「相互の信頼に基づき、ASEAN 及び日本は、以下の三つの柱の下、ASEAN の一体性及び中心性を尊重し、有意義で実質的かつ互恵的な包括的戦略的パートナーシップを強化する」と宣言し、続けて3つの柱を述べた(注20)。

第1は「世代を超えた心と心のパートナー」である。日 ASEAN パートナーシップの基盤として、相互信頼、相互理解及び相互尊重の「心と心」の関係を更に育むことにコミットすると述べられ、分野を越えた青少年及び人的交流の強化等の5項目が挙げられた。

第2は「未来の経済・社会を共創するパートナー」であり、多様で包摂的で強靭で自由かつ公正な、繁栄し持続可能な経済・社会を共創し、共通の経済・社会問題に共に対処し、人間の安全保障を確保するとされた。ASEANの統合及び共同体構築を支援並びに地域の開発格差を是正するための協力の継続等16項目が挙げられている。

第3は「平和と安定のためのパートナー」である。主権及び領土一体性の尊重等の基本原則に導かれ、ASEAN 一体性及び中心性等の主要な原則を守り、ASEAN 共同体構築プロセスを補完する、自由で開かれたルールに基づくインド太平洋地域を促進すると述べられた。海洋安全保障協力を含む安全保障協力の強化等6項目が挙げられている。

「実施計画」は、「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョン・ステートメント」の 3 つの柱のより具体的な協力を示す 130 項目からなる(注 21)。前回の 40 周年の「実施計画」は 75 項目であり、大きく拡大した。

第1の「世代を超えた心と心のパートナー」は、ASEANの社会的文化的統合への支援、 学生交流・青少年交流などの22項目である。第20項目で、ASEAN事務局機能強化に対 する支援強化も述べられている。

第2の「未来の経済・社会を共創するパートナー」では、経済統合をはじめ経済関連の協力や支援などの34項目が挙げられる。項目数では3つの中で最大である。

第3の「平和と安定のためのパートナー」は、ASEAN 政治安全保障共同体に向けての 支援、国際法の遵守、海洋安全保障協力など21項目が挙げられている。

# 3. 「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョン・ステートメント」と ASEAN 経済統合

「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョン・ステートメント」では、副題が「信頼のパートナー」であるように、日 ASEAN 間の「信頼」が強調された。今後に向けて、日 ASEAN 間の「信頼」と人と人との関係は第1に重要であろう。

そして「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョン・ステートメント」と「実施計画」は、ASEAN 共同体の構築への協力を、重要な目標としている。「実施計画」では、3つの柱のそれぞれ最初に、社会文化、経済、政治安全保障の ASEAN の3つの共同体への支援が述べられており、3つの柱が ASEAN 共同体の3つの共同体への協力に対応している。ただし3つの柱は、政治安全保障、経済、社会文化という ASEAN 共同体の並びではなく、社会文化、経済、安保の順となっている。心と心のパートナーあるいは青少年交流や文化交流の重要性を強調したと言える。

ASEAN 経済統合に関しては、「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョン・ステートメント」の柱の 16 項目のうち、①ASEAN 統合及び共同体構築の支援・地域の開発格差是正のための協力、④中小企業及びスタートアップを含むイノベーション支援、⑦貿易・投資を円滑化等が関係するであろう。なお、第 2 の柱の 16 項目は、以下である:①ASEAN 統合及び共同体構築の支援・地域の開発格差是正のための協力、②日 ASEAN 間の連結性を強化、③スマートシティ協力強化、④中小企業及びスタートアップを含むイノベーション支援、⑤公衆衛生・医療及び福祉に関するパートナーシップ強化、⑥次世代自動車産業の産業競争力強化、⑦貿易・投資を円滑化、⑧金融安定性を強化・開発金融を促進、⑨AZEC等により持続可能なエネルギー安全保障を促進・多様かつ現実的なエネルギー移行を加速、⑩気候変動へ対処、⑪災害へ対処、⑫デジタル化・ICT ソリューション及び AI に関する協力、⑬食糧安全保障を確保、⑭外国人労働者の労働環境を促進するための協力、⑮女性・障害者等の保護、⑯ODA を含む開発協力。

「実施計画」では、第 2 の柱の 12 の区分(注 22)で 2.1 経済、2.2 金融、2.3 連結性、 2.9 デジタル等が関係するが、主として「2.1 経済」に述べられており、2.1 の 14 項目(注 23)が関係する。とりわけ①ASEAN 経済統合を支援、③グローバルサプライチェーンに おける中小零細企業及び産業間の連携を強化、④デジタル及びグリーン技術を活用したサ

プライチェーン・インフラの改善、⑤関税評価や認定事業者制度等の税関行政の分野に関する能力構築活動等により貿易円滑化を促進などが関係するであろう。

以上のような経済統合あるいは経済共同体への支援と協力が、上記の JAIF3.0 を資金的 後ろ盾として、更になされるであろう。また第 1 の柱の 20 項目の ASEAN 事務局機能強 化に対する支援強化は、経済統合にも有益であろう。

# 第 5 節 日 ASEAN 友好協力の次の 50 年へ向けて —ASEAN 研究会の 10 の提言と今後の協力と連携へ向けて—

# 1. 今後の日 ASEAN 協力へ向けての ASEAN 研究会の 10 の提言

2023 年には、今後の日 ASEAN 協力へ向けても、色々な報告や提言が出された。たとえば、2 月の有識者による「日本 ASEAN 友好協力 50 周年有識者会議報告書」、8 月の経済産業省・日本貿易振興機構・日本商工会議所等の「日 ASEAN 経済共創ビジョン」、11 月の経団連の「日 ASEAN 友好協力 50 周年に際してのメッセージ」等である。

そして筆者が座長を務め日本アセアンセンターに集う ASEAN 研究会(ASEAN Study Group in Tokyo: ASGT)も、この記念の年に今後の日 ASEAN 協力へ向けて提言(「日 ASEAN 友好協力の一層の推進のための 10 の提言―経済分野に焦点をあてて―」)を行った(注 24)。

本稿の最後に、本節では、この提言に基づいて、今後の日 ASEAN 協力について筆者の意見を述べておきたい。なお、ASEAN 研究会では、同時に記念論文集(『日本 ASEAN 協力の次の 50 年へ向けて』)を刊行している(注 25)。

「提言」では、今後の日 ASEAN 協力へ向けての以下の 10 の提言を行った。

- 1. 日本は、ASEAN の将来ビジョンを考慮した長期 ASEAN 戦略を策定し、ASEAN にインパクトを与えるような政策を打ち出し、ASEAN と真剣な対話を行うとともに、より双方向の協力を促進すべきである。
- 2. 日 ASEAN は自由貿易の原則を支持し、協力して自由な貿易投資体制を維持拡大し、同時に強靭で安定したサプライチェーンを構築すべきである。
- 3. ASEAN は ASEAN 経済共同体 (AEC) を更に深化させるべく、非関税障壁の削減 や、地域の貿易自由化を死守する強いメッセージを発出すべきである。東アジアでは

RCEP、CPTPP、IPEF 等の地域経済枠組みを活用して、ASEAN を中心とする地域 経済統合を更に推進すべきである。

- 4.インド太平洋に関する ASEAN アウトルック (AOIP) の主流化・具体化を支援すべきである。民間セクターの関与を推進するために ASEAN と日本を含む ASEAN 対話国 の産業界も巻き込んだ「インド太平洋ビジネス諮問委員会」を立ち上げるべきである。
- 5. 自動車など製造業(ものづくり)の協力を更に促進すべきである。また大きな課題である EV 産業育成は、地域全体の利益を見据え、自由貿易体制を維持し、保護主義的な措置を回避しつつ、現地調達規定に ASEAN 原産品を含めるべきである。
- 6. ASEAN の連結性を拡大・深化させるとともに、周辺地域との連結性強化を支援すべきである。
- 7. ASEAN と連携して信頼性のある自由なデータ流通のルールの具体化・浸透を進め信頼できる自由なデータ流通を実現させるとともに、デジタル技術を活用して経済・社会課題の解決に取り組むべきである。
- 8. ASEAN は、経済発展に必要なエネルギー安定供給を確保するとともに、グリーン・トランスフォーメーションを積極的に推進すべきである。ASEAN は、協力と調整を通じて地域の食料安全保障を確保し、加盟国が食料危機への対処に協力する仕組みを強化すべきである。
- 9. 貿易・投資における ASEAN 通貨建て取引増加のニーズ・課題をふまえて、官民での 推進を検討すべきである。
- 10.若い人たちの相互交流を更に促進すべきである。日本と ASEAN との間の知的交流 を促進するための大学・研究機関の政策研究ネットワークの構築や交流基金の創設を 検討すべきである。

# 2. 日 ASEAN の今後の協力と連携へ向けて

上記の提言を基にしながら、日 ASEAN 協力に関していくつか筆者の意見を述べたい。 1 で述べるように、ASEAN2045 のような ASEAN の将来ビジョンを考慮し、日 ASEAN 間の多くの対話を基に、双方向の協力が必要と考える。とりわけ、より相互の協力が重要 となる。日本と ASEAN は、経済規模でも対等になってきている。貿易規模では、ASEAN の対世界貿易額が日本の貿易額の約 2 倍と大きくなっている。デジタル分野などに見られ るように、ASEAN の方が進んでいる分野もある。ASEAN から学ぶことが重要であり、 相互の協力が必須である。

2 では、自由な貿易投資体制を維持拡大し、同時に強靭で安定したサプライチェーンを構築する事を述べた。世界経済では、米中対立などにより、経済安全保障による先端半導体など機微な分野における貿易と投資の制限が拡大している。いくつかの分野の分断も危惧される。しかしながら、経済安全保障が必要な機微な分野以外では、出来るだけ自由な貿易投資体制を維持することが、東アジアと世界経済の成長に欠かせない。日本と ASEAN は自由な貿易投資とルールに基づいた体制を維持する姿勢が共通し、協力と連携が必須である。これまで同様の安定したサプライチェーンの構築も、日 ASEAN の発展に必須である。

3 で ASEAN が AEC を深化すべきこと、東アジアで ASEAN を中心とする地域経済統合を更に推進すべきことを述べた。ASEAN が更に経済統合を深化させるべきことは、本稿でこれまで述べてきた。多くの分野で更に統合を深化させることが、ASEAN にとって不可欠である。また日本経済や日本企業にとっても必要である。更に、東アジアの地域協力枠組みは RCEP を含め更に重層的になってきており、ASEAN がその要である。ASEAN中心性が維持されるように、日本の協力が肝要である。また、4で述べた、ASEANの「インド太平洋に関する ASEAN アウトルック(AOIP)」を日本も支援し続けるべきである。5 の自動車など製造業(ものづくり)の協力を更に促進する事も、重要と考える。本稿の第2節で述べたように、日本は、ものづくりの面でも ASEAN に貢献してきている。日本と ASEAN はものづくりの面で共通した基盤があり、更に協力すべきである。そして、現在の大きな課題である EV 産業育成においては、地域全体の利益を見据えて進めるべきである。

本稿第2節で述べたように、自動産業では、日系を中心に、1980年代からBBCスキームやAFTA等を利用しながら、ASEAN全体で補完し分業して生産を行ってきている。それはASEAN経済統合の主要な成果でもあった。これまでのようなASEAN全体での補完や生産が維持・発展するように、また付加価値がASEAN域内に残るように日ASEANが協力して進めるべきと考える。

7のようなデジタル化、SDGs、新たなイノベーションなどの分野の協力が、コロナ後の大きな変化の中で求められている。また日本と ASEAN は、自然災害、省エネルギー、高齢化など共通の課題においても協力できる。日本が課題先進国として対処してきたことも

役立つであろう。

最後に、10 で述べた若い人たちの相互交流は今後に向けての基盤となる。第 4 節で述べた「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョン・ステートメント」も、人と人の交流を強調している。対日促進交流プログラム(JENESYS)や ASEAN 元日本留学生評議会(ASCOJA)等多くのプログラムを活用できる。また 2023 年 11 月に日 ASEAN の学生が集まった「模擬 ASEAN+Japan」や、日 ASEAN の大学生が共に集まり議論するような授業(たとえば筆者も関係する九州大学の ASEAN in Today's World)など、色々な場が必要と考える。日本の学生が ASEAN に学びと交流に行く機会の拡大も重要と考える。

今後、日本と ASEAN の協力と連携が更に不可欠である。それは、東アジアと世界経済にとっても必須であろう。次の 50 年に向けて、日 ASEAN 協力が、更に発展していく事を期待したい。また ASEAN 経済統合の深化と日本の協力を期待したい。

付記:本稿の第 1-2 節は、清水一史「日 ASEAN 友好協力の 50 年と ASEAN 経済統合」、『世界経済評論』2023 年 9・10 月号(67 巻 5 号)(特集 日 ASEAN 友好協力 50 周年記念)の第 1-3 節を基に加筆修正した。日 ASEAN 協力については、この特集の論文集も参考にして頂きたい。また日 ASEAN 協力について、ASEAN 研究会(ASGT)による「日 ASEAN 友好協力の一層の推進のための 10 の提言」と記念論集『日本 ASEAN 協力の次の 50 年へ向けて』も参考にして頂ければ幸いである(https://www.asean.or.jp/ja/wp-content/uploads/sites/2/20231206\_ASGT\_2.pdf)。

表 1:日本 ASEAN 協力年表

年月	事項
1973年11月	日本 ASEAN 合成ゴムフォーラム
1977年3月	第 1 回日本 ASEAN フォーラム
1977年8月	第2回 ASEAN 首脳会議(福田首相を招待): ASEAN 共同工業プロジェクト
	(AIP) に 10 億ドルの援助を約束
	「日本の ASEAN 外交三原則(福田ドクトリン)」
1978年6月	第1回日本 ASEAN 外相会議
1979年11月	第1回日本 ASEAN 経済相会議
1981年5月	国際機関 ASEAN 貿易投資観光促進センター(日本アセアンセンター)設立

	(東京)
1987年12月	第3回 ASEAN 首脳会議(竹下首相を招待): 20億ドルを下らない ASEAN
	日本開発基金(AJDF)の設立を約束
1997年12月	第1回ASEAN+3(日中韓)首脳会議
2003年12月	日本 ASEAN 特別首脳会議:「新千年期における躍動的で永続的な日本と
	ASEAN のパートナーシップのための東京宣言」、「日本 ASEAN 行動計画」
2004年7月	東南アジア友好協力条約(TAC)に日本が加盟
2005年12月	第1回東アジア首脳会議 (EAS)
2008年4月	日本 ASEAN 包括的経済連携協定(AJCEP)調印(8 月に発効)
2008年8月	第1回 ASEAN 事務総長と ASEAN 日本人商工会議所連合会(FJCCIA)と
	の対話
2011年5月	ASEAN 日本政府代表部開設(ジャカルタ)
2011年11月	第 14 回日本 ASEAN 首脳会議:「共に繁栄する日本と ASEAN の戦略的パー
	トナーシップの強化のための共同宣言(バリ宣言)」
2012年8月	第 18 回日本 ASEAN 経済相会議:「日本 ASEAN10 年間戦略的経済協力ロー
	ドマップ」
2013年1月	「日本の対 ASEAN 外交 5 原則」
2013年12月	日本 ASEAN 特別首脳会議:「日本 ASEAN 友好協力に関するビジョン・ステ
	ートメント」
2020年7月	「日本 ASEAN 経済強靭化アクションプログラム」
2023年8月	第 29 回日本 ASEAN 経済相会議
2023年9月	第 26 回日本 ASEAN 首脳会議:「日 ASEAN 包括的戦略的パートナーシップ
	(CSP)」、「日 ASEAN 包括的連結性イニシアチブ」
2023年12月	日本 ASEAN 特別首脳会議:「日 ASEAN 協力に関する共同ビジョン・ステー
	トメント」

(出所) 筆者作成。

## 注:

1. 清水(1998)第 1-2 章、参照。2010 年代半ばまでの日本 ASEAN 協力に関しては、清水(2016)、参照。

- 2. 清水(1998)第5章、参照。
- 3. 「AEC ブループリント」では、「A.単一市場と生産基地」、「B.競争力のある経済地域」、「C.公平な経済発展」、「D.グローバルな経済統合」が戦略目標とされた。
- 4. 「対 ASEAN 外交 5 原則」は、第 1 に ASEAN 諸国と共に、自由、民主主義、基本的人権等の普遍的価値の定着及び拡大に共に努力をしていくこと、第 2 に「力」ではなく「法」が支配する自由で開かれた海洋は「公共財」であり、これを ASEAN 諸国と共に全力で守り、アメリカのアジア重視を歓迎すること、第 3 に様々な経済連携ネットワークを通じ、モノ、カネ、ヒト、サービスなど貿易及び投資の流れを一層進め、日本経済の再生につなげ、ASEAN 諸国ともに繁栄すること、第 4 にアジアの多様な文化・伝統を守り、育てていくこと、第 5 に未来を担う若い世代の交流を更に活発に行い、相互理解を促進することである。
- 5. 「日・ASEAN 統合基金(JAIF)」(外務省 HP)。
- 6. AEC に関しては、ASEAN Secretariat (2015a, b, c)、石川・清水・助川 (2016) 等を参照されたい。
- 7. ASEAN Secretariat (2015a).
- 8. 日 ASEAN 友好協力 50 周年にあたっても、12 月に今後に向けての提言と論文集を刊行した。第 5 節、参照。
- 9. 自動車産業は ASEAN 各国においてきわめて重要な戦略産業である。また ASEAN 自動車産業において日系企業の占める位置は大きく、ASEAN は日本の自動車産業にとっても世界の最重要な拠点の一つである。
- 10. 清水(2020)、第3節、参照。
- 11. カンボジアの新工場では、「半自動」を追求した「成熟製品」の高効率生産と「非日本人主導」による工場立ち上げ・マネジメントを目指している。清水(2020)、第4節、参照。
- 12. デンソー・インターナショナル・アジア (DIAT) におけるヒアリングに基づく。
- 13. デンソー・インターナショナル・アジア(DIAT)並びにデンソー・タイランド(DNTH)におけるヒアリングに基づく。
- 14. 最近の世界政治経済の変化と ASEAN 経済統合に関して詳細は、清水 (2023b)、参照。
- 15. "TradeStats Express," https://www.trade.gov/data-visualization/tradestats-express-year-date-ytd-us-trade-partner-countries-and-regions.
- 16. "ASEAN Matters: Epicentrum of Growth (ASEAN Concord IV)," https://asean.org/wp-content/uploads/2023/09/DECLARATION-OF-ASEAN-CONCORD-IV.pdf.
- 17. RCEP に関しては、石川・清水・助川 (2022) の各章、清水 (2023b)、参照。
- 18. AEC と RCEP の統合のダイナミクスに関しては、清水 (2023b)、第4節、参照。
- 19. 「日 ASEAN 統合基金」(https://jaif.asean.org/jp/)、「日本 ASEAN 友好協力 50 周年/特別首脳会議の成果」(https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100597146.pdf)。
- 20. "Joint Vision Statement on ASEAN-JAPAN Friendship and Cooperation *Trusted Partners*," https://www.mofa.go.jp/files/100597190.pdf.日本語は「日本 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョン・ステートメント 信頼のパートナー」(https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100601311.pdf)。
- 21. "Implementation Plan of the Joint Vision Statement on ASEAN-Japan Friendship and Cooperation Trusted Partners," https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100596783.pdf.日本語は「日 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョン・ステートメント 2023 信頼のパートナー 実施計画」 (https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100601315.pdf)。
- 22. 12 の区分は以下である。2.1 経済、2.2 金融、2.3 連結性、2.4 気候変動、2.5 エネルギー・重要鉱物、2.6 環境、2.7 防災、2.8 保健、2.9 デジタル、2.10 宇宙、2.11 農業・食料システム、2.12 社会

課題。

- 23. 14項目は以下である。①ASEAN経済統合を支援、②日 ASEAN経済パートナーシップ 2023-2033の未来デザイン&アクションプランの実施を加速、③グローバルサプライチェーンにおける中小零細企業及び産業間の連携を強化、④デジタル及びグリーン技術を活用したサプライチェーン・インフラの改善、⑤関税評価や認定事業者制度等の税関行政の分野に関する能力構築活動等により、貿易円滑化を促進、⑦日本アセアンセンター及びJETROを活用し、ASEAN及び日本のビジネス環境を改善、⑧ERIAを活用、⑨ASEANにおける官民連携(PPP)及びその他民間投資を促進、⑩国際機関を通じたASEANのための支援を強化、⑪FDIを引き付けるためのOECDの支援を促進、⑫人材育成等を通じて制度整備に関する協力を強化、⑬国際基準に関連する国内規制の策定を促進、⑭日ASEAN次世代自動車産業共創イニシアチブの下で協力。
- 24. 「日 ASEAN 友好協力の一層の推進のための 10 の提言―経済分野に焦点をあてて―」 (https://www.asean.or.jp/ja/wp·content/uploads/sites/2/20231206\_ASGT\_2.pdf)。 ASEAN 研究会 (ASGT) は、AEC が創設された 2015 年に発足し、ASEAN に関する研究と意見交換を続けている。国際機関日本アセアンセンターに集まり、2024 年 1 月には第 49 回目の研究会を開催した。 ASEAN 研究会では、筆者が座長で、石川幸一氏、助川成也氏、中西宏太氏が幹事、石田靖氏が事務局である。
- 25. ASEAN 研究会編『日本 ASEAN 協力の次の 50 年へ向けて』(https://www.asean.or.jp/ja/wp-content/uploads/sites/2/20231206\_ASGT\_2.pdf)。記念論集の「論文」の部では、専門家による ASEAN に関する 13 の論文が、「エッセイ」の部では、同じく ASEAN に関する 17 のエッセイが 掲載されている。

#### 【参考文献】

- "Joint Vision Statement on ASEAN-JAPAN Friendship and Cooperation Trusted Partners" (「日本 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョン・ステートメント 信頼のパートナー」).
- "Implementation Plan of the Joint Vision Statement on ASEAN-Japan Friendship and Cooperation Trusted Partners" (「日 ASEAN 友好協力に関する共同ビジョン・ステートメント 2023 信頼のパートナー 実施計画」).
- · "Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement."
- · ASEAN Secretariat (2008a), ASEAN Charter.
- · ASEAN Secretariat (2008b), ASEAN Economic Community Blueprint.
- · ASEAN Secretariat (2015a), ASEAN 2025: Forging Ahead Together.
- · ASEAN Secretariat (2015b), ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements.
- · ASEAN Secretariat (2015c), ASEAN Integration Report.
- · ASEAN Study Group in Tokyo (ASGT) (2023) "Ten Recommendations to Enhance ASEAN-Japan Relations through Economic Cooperation."
- Intal, P., Fukunaga, Y., Kimura, F. et.al (2014), ASEAN Rising: ASEAN and AEC beyond 2015, ERIA.
- · Shimizu, K., (2021) "The ASEAN Economic Community and the RCEP in the World Economy," Journal of Contemporary East Asia Studies, Vol.10, No.1.
- ・ASEAN 研究会(2023) 「日 ASEAN 友好協力の一層の推進のための 10 の提言」。
- ・ASEAN 研究会編(2023)『日本 ASEAN 協力の次の 50 年へ向けて』日本アセアンセンター。

- ・石川幸一・馬田啓一・清水一史編著(2023)『高まる地政学的リスクとアジアの通商秩序―現状と課題、展望―』文真堂。
- ・石川幸一・清水一史・助川成也編 (2016)『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂。
- ・石川幸一・清水一史・助川成也編 (2022)『RCEP と東アジア』文眞堂。
- ・馬田啓一・浦田秀次郎・木村福成編 (2023)『変質するグローバル化と世界経済秩序の行方―米中対立とウクライナ危機による新たな構図―』文眞堂。
- ・国際貿易投資研究所 (ITI) (2023) 『RCEP がもたらす ASEAN を中心とした貿易・投資への影響調査』 ITI 調査研究シリーズ No.141。
- ・日本アセアンセンター (2022)『ASEAN 情報マップ』 2022 年版。
- ・清水一史(1998)『ASEAN 域内経済協力の政治経済学』ミネルヴァ書房。
- ・清水一史(2016)「ASEAN 経済共同体と日本 ASEAN 協力」、石川・清水・助川(2016)。
- ・清水一史(2020)「ASEAN 経済統合と自動車部品補完・生産ネットワーク―AEC の深化とトヨタ自動車 IMV 並びにデンソーの例―』国際貿易投資研究所(ITI)調査研究シリーズ No.109。
- ・清水一史(2023a)「日 ASEAN 友好協力の 50 年と ASEAN 経済統合」、『世界経済評論』 2023 年 9・10 月号(67 巻 5 号)。
- ・清水一史(2023b)「厳しい世界経済下のRCEPとASEAN」、石川・馬田・清水(2023)。

# 第5章 日本の貿易における FTA 利用の現状

(一財) 国際貿易投資研究所 主任研究員 吉岡 武臣

## はじめに

日本にとって初の FTA (自由貿易協定) 発効は 2002 年の日シンガポール EPA (経済連携協定) であった。以降、2022 年の RCEP (地域的な包括的経済連携) 協定まで合計 20件、50 か国との間で FTA が発効している。

日本は戦後の GATT/WTO による多角的貿易体制の下、急速な経済発展を遂げた。しかし、WTO が加盟国間での利害関係の複雑化により、新たな課題やルールの策定が困難な状況に陥ると、日本は FTA を通じた経済連携の構築を推し進めることとなった。これまで日本はシンガポールをはじめとした ASEAN およびメキシコなど中南米を中心に FTA 網を拡大してきたが、近年は 2018 年 12 月に発効した 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)のほか、2019 年 2 月発効の日 EU・EPA(経済連携協定)、加えて RCEP など多数の国が参加する大型 FTA が相次いで発効した。

この 20 年で日本における FTA の環境は大きく整備された。アジアや欧米をはじめとした主要な貿易相手国との間で FTA による関税の引き下げが行われ、FTA の利用も大きく拡大した。本章では RCEP の発効によってひとつの節目を迎えた日本の FTA について、関税の引き下げの現状と利用の状況について分析を行った。

## 第1節 日本のFTAカバー率の拡大

日本の貿易額に占める FTA 締結国の割合、いわゆる FTA カバー率を 2002 年、2012 年、2022 年の 3 時点で比較した (表 1)。輸出では、2002 年時点の日本の総輸出額は約 52 兆 1000 億円、そのうち FTA 締結国(シンガポール)への輸出額は約 1 兆 8000 億円、FTA カバー率は 3.4%に過ぎなかった。その後、FTA 網の拡大に伴い 2012 年の FTA 締結国への輸出額は約 12 兆 6000 億円に拡大、FTA カバー率も約 20%に上昇した。

2013年6月に政府が発表した「日本再興戦略」において2018年までにFTAカバー率

70%達成の目標が示された。この目標は 2018 年に達成することは出来なかったが、上述の CPTPP、日 EU・EPA、RCEP といったメガ FTA の発効により 2022 年における FTA 締結国への輸出額は約 78 兆 7000 億円、FTA カバー率は 80%に達した。

なお、TPP(環太平洋パートナーシップ協定)から離脱した米国との間では 2020 年に 日米貿易協定が発効している。日米貿易協定は関税の引き下げに特化した協定であり、引 き下げの対象品目も限定されている点で他の貿易協定と異なる。しかし、日本にとって中 国に次ぐ貿易相手国である米国との協定発効は FTA カバー率の増加に大きく寄与した。

輸入に関しては 2022 年の日本の総輸入額は約 118 兆 2000 億円、FTA 締結国からの輸入額は約 89 兆 3000 億円に上る。FTA カバー率の推移を見ると 1.5%(2002 年)、18.2%(2012 年)、75.6%(2022 年)と輸出を若干下回る。2012 年から 2022 年にかけて日本の輸入額は大きく拡大したが、原油などの資源輸入の増加の影響が大きい。日本が原油などを輸入している中東諸国とは現時点で FTA が発効していないため、輸出と比べて FTA カバー率が低い。なお、日本は FTA 交渉が中断していた GCC(湾岸協力会議)と 2024 年中に交渉を再開する予定である。GCC には UAE、サウジアラビア、クウェート、カタール、オマーン、バーレーンの 6 か国が加盟している。GCC は近年、域外との経済連携を推進しており、シンガポールや EFTA (欧州自由貿易連合)との発効済み FTA に加えパキスタンとの FTA に署名、EU、英国、中国、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、インド、トルコとも交渉中である(注 1)。

表 1:日本の FTA 締結国との貿易額(単位:10 億円、%)

<輸出>

<輸入>

		輸出額	
	2002	2012	2022
FTA合計	1,775	12,608	78,706
世界計	52,109	63,748	98,186
FTAカバー率	3.4	19.8	80.2
FTA発効件数	1	13	20

	2002	2012	2022
FTA合計	627	12,839	89,317
世界計	42,228	70,689	118,164
FTAカバー率	1.5	18.2	75.6
FTA発効件数	1	13	20

(出所) Global Trade Atlas より作成

## 第2節 日本の輸入における FTA 利用の推移

FTA カバー率の増加、特に近年のメガ FTA 発効による FTA 締結国の拡大は、FTA の利用拡大にも大きく寄与している。税関が公開している FTA の利用額によると、最も古

いデータの 2012 年から 2018 年にかけては日タイ EPA (JTEPA) や日インドネシア EPA (JIEPA)、日アセアン EPA (AJCEP) など ASEAN との FTA の利用が中心であり、利用額の増加も緩やかであった。しかし、CPTPP と日 EU・EPA 発効後の 2019 年には利用額が大きく増加した。 さらに 2022 年には RCEP の発効により FTA 利用額は前年と比べて 4 兆円が上乗せされ、全体の利用額は 13 兆円を超えた。

### 14,000 12,000 RCEP 10,000 8,000 日米 6.000 日EU 日豪 4,000 **CPTPP** 日インドネシア 日タイ AJCEP 2,000 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022

図 1:日本の輸入における FTA の利用額(単位:10 億円)

(出所)「経済連携協定別時系列表」(日本税関)より作成

品目別の FTA の利用額では、農水産・飲食料品 (HS01-24) および皮革・繊維・木材 (HS41-67)、化学・ゴム製品 (HS28-40) が大半を占める。日本では機械類 (HS84) や 電気機器 (HS85)、輸送用機械 (HS87) などの関税は無税の品目が多いため、有税品目の 多い農水産品などの利用額が多い。FTA の利用の品目別の割合は 2012 年以降あまり大き な変化は見られないが、近年は農水産品や食料品の輸入で FTA の利用が拡大している。

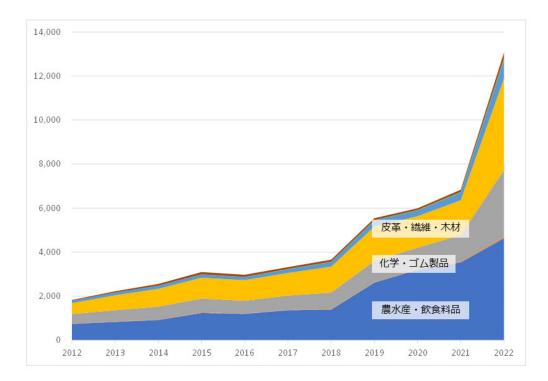


図 2: 日本の輸入における FTA の品目別利用額(単位:10 億円)

(出所)「経済連携協定別時系列表」(日本税関)より作成

### 第3節 輸入相手国別の関税率および FTA の利用額

### 1. 相手国別の FTA 税率と FTA 利用額

日本の主要な貿易相手国において発効中の FTA の税率と FTA の利用額(いずれも 2022 年時点)を品目別に集計した。対象とした国はマレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、インド、米国、中国、韓国の 9 か国である。

### (1) マレーシア

日本ーマレーシア間では日マレーシア EPA、日アセアン EPA、CPTPP、RCEP の 4 つの FTA が発効している。発効が最も古い日マレーシア EPA(2006 年 7 月発効)は全体の平均税率が 1.7%、日アセアン EPA(2008 年 12 月発効)は 1.9%であった。一方、CPTPP は全体の平均税率が 1.2%と発効中の FTA では最も税率が低い。CPTPP は農水産品や食料品・アルコールといった品目で従来の FTA より関税が引き下げられており、全体の税率が低下した。RCEP は関税の引き下げが開始された直後のため、他の FTA と比べて軒並み税率が高く、全体の平均税率は 2.7%と最も高い。RCEP では相手国すべてに同じ関

税を適用する「共通譲許方式」を採用している国と相手国で異なる税率を適用する「個別譲許方式」を採用している国があり、日本では後者に該当する(CPTPP でも一部の品目について相手国で異なる税率を適用している)。

表 2: 日本の対マレーシア関税率(2022 年、単位:%)

HS	品目分類	MFN	日マレーシア	日アセアン	CPTPP	RCEP
01-15	農水産品	7.4	4.9	5.0	3.0	6.4
16-24	食料品・アルコール	15.1	8.6	9.7	5.1	13.6
25-27	鉱物性燃料	0.7	0.0	0.0	0.0	0.2
28-38	化学工業品	2.3	0.1	0.1	0.1	0.3
39-40	プラスチック・ゴム製品	2.4	0.0	0.0	0.0	0.4
41-43	皮革・毛皮・かばん等	10.9	4.1	4.4	5.8	8.0
44-49	木材・パルプ	2.2	0.6	0.8	0.4	1.5
50-67	繊維製品・履物	6.9	0.6	0.7	0.7	1.4
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼製品	1.0	0.0	0.0	0.0	0.2
84	機械類・部品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
85	電気機器・部品	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
86-89	輸送用機械・部品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
90-92	光学機器・楽器	0.3	0.0	0.0	0.1	0.2
93-97	雑製品	1.9	0.0	0.0	0.0	0.2
	全体	4.8	1.7	1.9	1.2	2.7

(注)品目分野ごとに税率を合計し品目数で除して計算した単純平均税率。従価税の品目のみを対象とした。網掛けの箇所はその品目で最も低い税率を示す。 (出所)日本の関税率表より作成

2022 年の日本のマレーシアからの輸入額は全体で 3.3 兆円であった(再輸入品などを除く)。この輸入額のうち、FTA が利用可能な品目の輸入額は 6450 億円、総輸入額の約 2 割に相当する。残りの約 8 割の輸入額は、MFN 税率が無税でもともと関税が掛からない品目や FTA の適用対象外など FTA を利用する必要の無い品目が該当する。例えば機械類・部品はマレーシアから 1090 億円分の輸入が行われたが、FTA で関税が下がる品目の輸入は無かった。そのため FTA の利用率は NA と表記している。

2022 年にマレーシアから FTA を利用して輸入された金額では、日マレーシア EPA が 2990 億円と最も多く、次いで日アセアン EPA (1730 億円)、RCEP (70 億円)、CPTPP (50 億円) の順であった。日マレーシア EPA は多くの品目で日アセアン EPA より利用 されているが、農水産品と木材・パルプでは日アセアン EPA が最も利用されている。FTA が利用可能な品目の輸入に占める実際の利用額を FTA の利用率とすると、日マレーシア

EPA の利用率は 46.4%、4 つの FTA の合計では 75%に上る。特に農水産品や繊維製品・履物、電気機器では利用率はほぼ 100%に近い。

表 3: 日本の対マレーシア輸入における FTA 利用額(2022 年、単位: 10 億円、%)

	輸え	人額	利用額			利用率					
品目分類	(全体)	(FTA)	日マ	日ア	CPTPP	RCEP	日マ	日ア	CPTPP	RCEP	合計
農水産品	140	116	44	69	0	1	37.7	60.0	0.1	0.5	98.4
食料品・アルコール	54	31	7	2	1	5	22.5	5.9	4.1	16.9	49.3
鉱物性燃料	1,442	104	8				8.1	0.0	0.0	0.0	8.1
化学工業品	145	101	75	8		0	74.1	7.8	0.0	0.2	82.1
プラスチック・ゴム製品	145	89	63	19		0	70.5	21.2	0.0	0.5	92.2
皮革・毛皮・かばん等	0	0	0				54.0	0.0	0.0	0.0	54.0
木材・パルプ	119	94	20	53	4		20.9	56.6	3.9	0.0	81.4
繊維製品・履物	35	34	27	6		0	77.4	18.9	0.0	0.5	96.9
窯業・貴金属・鉄鋼製品	211	51	36	12		0	70.6	23.6	0.0	0.0	94.2
機械類・部品	109						NA	NA	NA	NA	NA
電気機器・部品	712	14	11	2			82.2	17.3	0.0	0.0	99.5
輸送用機械・部品	16	0					NA	NA	NA	NA	NA
光学機器・楽器	132	0	0	0			82.7	12.7	0.0	0.0	95.3
雑製品	40	10	9	0			89.2	3.0	0.0	0.0	92.3
全体	3,300	645	299	173	5	7	46.4	26.8	0.8	1.0	75.0

<sup>(</sup>注)輸入額に再輸入品・機用品は含まない。輸入額の(FTA)は FTA で関税が下がる(=FTA が利用可能な)品目の 2022 年の輸入額。利用率は FTA 利用可能な輸入額に占める各 FTA の利用額の割合(輸入が無い場合、利用率は NA とした)。網掛けの箇所はその品目で最も利用が多い FTA。日マ:日マレーシア EPA、日ア:日アセアン EPA

(出所) 日本の関税率表および貿易統計より作成

### (2) タイ

日本とタイの間で発効中の FTA は日タイ EPA (2007 年 11 月発効)、日アセアン EPA、RCEP の 3 つである。日アセアン EPA と RCEP の税率はマレーシアからの輸入と同じ、日タイ EPA の税率は全体の平均で 1.7%、食料品・アルコールなど一部の品目で日マレーシア EPA を下回る以外は日マレーシア EPA とほぼ同様である。マレーシアとは異なり、タイとの間では CPTPP が発効していないため、日タイ EPA の税率が最も低い。

表 4: 日本の対タイ関税率(2022 年、単位:%)

HS	品目分類	MFN	日タイ	日アセアン	RCEP
01-15	農水産品	7.4	4.8	5.0	6.4
16-24	食料品・アルコール	15.1	8.2	9.7	13.6
25-27	鉱物性燃料	0.7	0.0	0.0	0.2
28-38	化学工業品	2.3	0.1	0.1	0.3
39-40	プラスチック・ゴム製品	2.4	0.0	0.0	0.4
41-43	皮革・毛皮・かばん等	10.9	4.1	4.4	8.0
44-49	木材・パルプ	2.2	0.9	0.8	1.5
50-67	繊維製品・履物	6.9	0.6	0.7	1.4
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼製品	1.0	0.0	0.0	0.2
84	機械類・部品	0.0	0.0	0.0	0.0
85	電気機器・部品	0.1	0.0	0.0	0.0
86-89	輸送用機械・部品	0.0	0.0	0.0	0.0
90-92	光学機器・楽器	0.3	0.0	0.0	0.2
93-97	雑製品	1.9	0.0	0.0	0.2
	全体	4.8	1.7	1.9	2.7

(注)品目分野ごとに税率を合計し品目数で除して計算した単純平均税率。従価税の品目のみを対象とした。網掛けの箇所はその品目で最も低い税率を示す。 (出所)日本の関税率表より作成

2022 年のタイからの輸入額は約3.4 兆円と先述のマレーシアを若干上回る。ただし、 FTA が利用可能な品目の輸入額は約1 兆円とマレーシアの1.5 倍に達する。食料品・アルコールは輸入額4370 億円のうち、FTA を利用可能な品目の輸入額が3400 億円と多い。

実際の FTA の利用額では日タイ EPA が 9030 億円と最も多く、日アセアン EPA は 490 億円、RCEP は 250 億円であった。FTA の利用額は合計で 9770 億円を占め、タイからの輸入における FTA の利用率は 93.7% と非常に高い。

日タイ EPA は食料品・アルコールのほか、プラスチック・ゴム製品や農水産品の輸入で 多く利用されており、いずれも FTA が十分に活用されている。

表 5: 日本の対タイ輸入における FTA 利用額(2022 年、単位:10 億円、%)

	輸フ	額		利用額		利用率			
品目分類	(全体)	(FTA)	日タイ	日アセアン	RCEP	日タイ	日アセアン	RCEP	合計
農水産品	159	114	109	1	0	95.7	0.7	0.1	96.5
食料品・アルコール	437	340	294	19	21	86.5	5.4	6.1	98.0
鉱物性燃料	22	2	1	0		42.3	20.0	0.0	62.4
化学工業品	235	106	85	1	0	80.2	1.3	0.1	81.6
プラスチック・ゴム製品	340	205	193	3	0	94.4	1.6	0.1	96.1
皮革・毛皮・かばん等	8	6	4	0	0	64.8	0.0	0.3	65.1
木材・パルプ	32	5	3	2	0	64.4	28.5	0.0	93.0
繊維製品・履物	119	106	79	13	4	74.6	11.9	3.6	90.2
窯業・貴金属・鉄鋼製品	301	106	83	10	0	78.6	9.9	0.0	88.5
機械類・部品	491					NA	NA	NA	NA
電気機器・部品	774	26	26	0		99.3	0.3	0.0	99.5
輸送用機械・部品	252					NA	NA	NA	NA
光学機器・楽器	182	0	0			16.8	0.0	0.0	16.8
雑製品	65	27	25	0		93.6	1.5	0.0	95.1
全体	3,417	1,044	903	49	25	86.5	4.7	2.4	93.7

<sup>(</sup>注) 輸入額に再輸入品・機用品は含まない。輸入額の (FTA) は FTA で関税が下がる (=FTA が利用 可能な) 品目の輸入額 (2022 年)。利用率は FTA 利用可能な輸入額に占める各 FTA の利用額の割合 (輸入が無い場合、利用率は NA とした)。網掛けの箇所はその品目で最も利用が多い FTA。

### (3) インドネシア

インドネシアとの間では日インドネシア EPA (2008 年 7 月発効)、日アセアン EPA、RCEP が発効している。日インドネシア EPA の税率は全体の平均で 1.9%、日アセアン EPA とほぼ同じ水準である。日インドネシア EPA では食料品・アルコールの税率が 10.8% と日マレーシア EPA や日タイ EPA よりも高く、食料品・アルコールの輸入では日アセアン EPA を利用したほうが関税は低下する。

表 6: 日本の対インドネシア関税率(2022 年、単位:%)

HS	品目分類	MFN	日インドネシア	日アセアン	RCEP
01-15	農水産品	7.4	5.0	5.0	6.4
16-24	食料品・アルコール	15.1	10.8	9.7	13.6
25-27	鉱物性燃料	0.7	0.0	0.0	0.2
28-38	化学工業品	2.3	0.1	0.1	0.3
39-40	プラスチック・ゴム製品	2.4	0.0	0.0	0.4
41-43	皮革・毛皮・かばん等	10.9	4.1	4.4	8.0
44-49	木材・パルプ	2.2	0.6	0.8	1.5
50-67	繊維製品・履物	6.9	0.6	0.7	1.4
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼製品	1.0	0.0	0.0	0.2
84	機械類・部品	0.0	0.0	0.0	0.0
85	電気機器・部品	0.1	0.0	0.0	0.0
86-89	輸送用機械・部品	0.0	0.0	0.0	0.0
90-92	光学機器・楽器	0.3	0.0	0.0	0.2
93-97	雑製品	1.9	0.0	0.0	0.2
	全体	4.8	1.9	1.9	2.7

(注)(出所)表4と同じ

<sup>(</sup>出所) 日本の関税率表および貿易統計より作成

インドネシアでは RCEP は 2023 年 1 月に発効した。そのため、2022 年時点の RCEP の利用実績は無い。インドネシアからの 2022 年の輸入額は 3 兆 7430 億円、その半分近くを鉱物性燃料(1 兆 7090 億円)が占める。鉱物性燃料の原油や石炭、天然ガスは関税が無税のため、FTA で関税が下がる品目の輸入額は 50 億円と少ない。インドネシアからの輸入において FTA で関税が下がる品目の輸入額は全体で 6530 億円、繊維製品・履物 (2050 億円)や化学工業品(1130 億円)が中心である。一方、FTA を利用して実際に輸入が行われた金額は日インドネシア EPA が 5040 億円、日アセアン EPA が 970 億円であった。品目別では繊維製品・履物で 1510 億円、化学工業品で 1000 億円が日インドネシア EPA の実際の利用額である。日インドネシア EPA と日アセアン EPA は税率の差は小さいが、日インドネシア EPA のほうが多く利用されている。

表 7: 日本の対インドネシア輸入における FTA 利用額(2022 年, 単位:10 億円, %)

	輸フ	額	利月	月額	利用率		
品目分類	(全体)	(FTA)	日インドネシア	日アセアン	日インドネシア	日アセアン	合計
農水産品	148	84	80	3	95.5	3.1	98.5
食料品・アルコール	133	37	25	11	68.4	30.6	99.1
鉱物性燃料	1,709	5	2	0	39.7	1.1	40.8
化学工業品	154	113	100	4	88.5	3.9	92.3
プラスチック・ゴム製品	228	80	78	0	97.4	0.2	97.6
皮革・毛皮・かばん等	12	11	6	3	57.9	27.3	85.2
木材・パルプ	217	97	43	53	43.7	54.8	98.5
繊維製品・履物	225	205	151	22	73.7	10.9	84.7
窯業・貴金属・鉄鋼製品	428	13	11	0	91.1	0.4	91.5
機械類・部品	108				NA	NA	NA
電気機器・部品	235	2	2		97.4	0.0	97.4
輸送用機械・部品	84				NA	NA	NA
光学機器・楽器	26				NA	NA	NA
雑製品	34	6	6	0	96.4	0.0	96.4
全体	3,743	653	504	97	77.3	14.9	92.2

<sup>(</sup>注) 輸入額に再輸入品・機用品は含まない。輸入額の(FTA) は FTA で関税が下がる(=FTA が利用可能な)品目の輸入額(2022 年)。利用率は FTA 利用可能な輸入額に占める各 FTA の利用額の割合(輸入が無い場合、利用率は NA とした)。網掛けの箇所はその品目で最も利用が多い FTA。インドネシアの RCEP 発効は 2023 年 1 月 2 日。そのため 2022 年の利用実績は無い。

#### (4) フィリピン

日フィリピン EPA (2008年12月発効) の税率は全体の平均で1.6%、日アセアン EPA

<sup>(</sup>出所) 日本の関税率表および貿易統計より作成

や RCEP の税率を下回る。日フィリピン EPA は日マレーシア EPA や日タイ EPA、日インドネシア EPA など他の日本と ASEAN との二国間 FTA と比べて最も低い税率である。

表 8: 日本の対フィリピン関税率(2022 年、単位:%)

HS	品目分類	MFN	日フィリピン	日アセアン	RCEP
01-15	農水産品	7.4	4.5	5.0	6.4
16-24	食料品・アルコール	15.1	8.0	9.7	13.6
25-27	鉱物性燃料	0.7	0.0	0.0	0.2
28-38	化学工業品	2.3	0.1	0.1	0.3
39-40	プラスチック・ゴム製品	2.4	0.0	0.0	0.4
41-43	皮革・毛皮・かばん等	10.9	4.1	4.4	8.0
44-49	木材・パルプ	2.2	0.9	0.8	1.5
50-67	繊維製品・履物	6.9	0.6	0.7	1.4
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼製品	1.0	0.0	0.0	0.2
84	機械類・部品	0.0	0.0	0.0	0.0
85	電気機器・部品	0.1	0.0	0.0	0.0
86-89	輸送用機械・部品	0.0	0.0	0.0	0.0
90-92	光学機器・楽器	0.3	0.0	0.0	0.2
93-97	雑製品	1.9	0.0	0.0	0.2
_	全体	4.8	1.6	1.9	2.7

(注)(出所)表4と同じ

フィリピンからの 2022 年の輸入額は全体で 1 兆 3710 億円、品目別では電気機器・部品が 5530 億円と最も多い。FTA が利用可能な品目の輸入額は 3730 億円、農水産品 (1230 億円) と木材・パルプ (1270 億円) が中心である。輸入の多い電気機器・部品は輸入のほぼ全てが関税の掛からない品目であり、FTA の利用対象となる品目の輸入額は 10 億円に満たない。

FTA の利用額については、日フィリピン EPA が 3290 億円、日アセアン EPA が 160 億円と日フィリピン EPA の利用が大半を占める。RCEP はインドネシアと同様、発効が 2023 年 6 月のため 2022 年の利用実績は存在しない。日アセアン EPA を利用した輸入は皮革・毛皮・かばん等が 50 億円と日フィリピン EPA (40 億円)を上回るが、日アセアン EPA の品目別の利用額は多くても 50 億円程度と利用の規模は小さい。

FTA の利用率は日フィリピン EPA と日アセアン EPA の合計で 92.4%となり、FTA の利用率は高い。特に木材・パルプの利用率は 99.4%と FTA が利用可能な品目の輸入ではほとんどが実際に FTA を利用している。

表 9: 日本の対フィリピン輸入における FTA 利用額(2022 年、単位: 10 億円、%)

	輸刀	額	利月	用額		利用率	
品目分類	(全体)	(FTA)	日フィリピン	日アセアン	日フィリピン	日アセアン	合計
農水産品	127	123	107	0	86.8	0.1	86.9
食料品・アルコール	21	16	14	2	86.8	11.7	98.5
鉱物性燃料	35	0			0.0	0.0	0.0
化学工業品	27	22	21	1	92.2	5.3	97.5
プラスチック・ゴム製品	40	32	30	0	94.9	0.0	94.9
皮革・毛皮・かばん等	12	11	4	5	34.6	47.9	82.5
木材・パルプ	139	127	122	5	95.7	3.7	99.4
繊維製品・履物	28	20	13	2	65.4	10.5	75.9
窯業・貴金属・鉄鋼製品	181	14	13		91.5	0.0	91.5
機械類・部品	98				NA	NA	NA
電気機器・部品	553	0			0.0	0.0	0.0
輸送用機械・部品	28				NA	NA	NA
光学機器・楽器	51	0			0.0	0.0	0.0
雑製品	31	8	6	1	77.6	9.1	86.7
全体	1,371	373	329	16	88.2	4.2	92.4

<sup>(</sup>注)輸入額に再輸入品・機用品は含まない。輸入額の(FTA)は FTA で関税が下がる(=FTA が利用可能な)品目の輸入額(2022年)。利用率は FTA 利用可能な輸入額に占める各 FTA の利用額の割合(輸入が無い場合、利用率は NA とした)。網掛けの箇所はその品目で最も利用が多い FTA。フィリピンのRCEP 発効は 2023年 6月 2日。そのため 2022年の利用実績は無い。

(出所) 日本の関税率表および貿易統計より作成

## (5) ベトナム

日本一ベトナム間で発効している FTA は日ベトナム EPA (2009 年 10 月発効)、日アセアン EPA、CPTPP、RCEP の 4 つである。同様に 4 つの FTA が発効しているマレーシアと比較すると、日ベトナム EPA は日マレーシア EPA よりわずかに税率が高い。ベトナムとの 4 つの FTA で最も税率が低いのは CPTPP、最も税率が高いのは RCEP である点はマレーシアと同じである。

表 10:日本の対ベトナム関税率(2022年、単位:%)

HS	品目分類	MFN	日ベトナム	日アセアン	CPTPP	RCEP
01-15	農水産品	7.4	4.8	5.0	3.0	6.4
16-24	食料品・アルコール	15.1	9.4	9.7	5.1	13.6
25-27	鉱物性燃料	0.7	0.0	0.0	0.0	0.2
28-38	化学工業品	2.3	0.1	0.1	0.1	0.3
39-40	プラスチック・ゴム製品	2.4	0.0	0.0	0.0	0.4
41-43	皮革・毛皮・かばん等	10.9	4.4	4.4	5.8	8.0
44-49	木材・パルプ	2.2	0.8	0.8	0.4	1.5
50-67	繊維製品・履物	6.9	0.7	0.7	0.7	1.4
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼製品	1.0	0.0	0.0	0.0	0.2
84	機械類・部品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
85	電気機器・部品	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
86-89	輸送用機械・部品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
90-92	光学機器・楽器	0.3	0.0	0.0	0.1	0.2
93-97	雑製品	1.9	0.0	0.0	0.0	0.2
	全体	4.8	1.8	1.9	1.2	2.7

(注)(出所)表4と同じ

日本の対ベトナム輸入額は 2022 年時点で 3 兆 4450 億円であった。特に電気機器・部品 (8420 億円) と繊維製品・履物 (8380 億円) の輸入額が多い。ただし、電気機器・部品は FTA が利用可能な品目はほとんど輸入が無かったのに対し、繊維製品・履物では FTA が利用可能な品目の輸入額は 8110 億円に達した。全体では FTA が利用可能な品目の輸入額は 1 兆 4070 億円に上り、その半分以上を繊維製品・履物が占めている。

FTA 別の利用額では日アセアン EPA が 8490 億円と最も多く、次いで日ベトナム EPA (2270 億円)、RCEP (1180 億円)、CPTPP (940 億円)の順であった。前述のマレーシアやタイ、インドネシアやフィリピンと異なり、ベトナムからの輸入における FTA の利用は二国間 FTA の日ベトナム EPA より ASEAN との日アセアン EPA のほうが多く利用されている。日アセアン EPA の発効 (2008 年 12 月)は日ベトナム EPA (2009 年 10 月)より早く、先行して関税が引き下げられた点が影響したと考えられる。FTA は繊維製品・履物を中心に利用され、特に RCEP では利用額 1180 億円のうち 1100 億円を繊維製品・履物が占めた。

FTA の利用率を見ると、全体では 91.6%、利用の多い繊維製品・履物では 90.1%であった。そのうち RCEP の利用率は 8.4%とマレーシアやタイより利用率が高く、CPTPP の利用率を上回った。

表 11:日本の対ベトナム輸入における FTA 利用額(2022 年、単位:10 億円、%)

	輸入	額		利用	用額				利用率		
品目分類	(全体)	(FTA)	日ベ	日ア	CPTPP	RCEP	日べ	日ア	CPTPP	RCEP	合計
農水産品	140	91	28	42	16	1	31.3	46.6	18.1	0.7	96.7
食料品・アルコール	121	114	31	40	34	2	27.2	35.2	30.3	2.1	94.8
鉱物性燃料	85	1	1	1			42.5	50.4	0.0	0.0	92.9
化学工業品	119	30	7	18	0	0	23.1	60.1	0.9	0.2	84.2
プラスチック・ゴム製品	171	129	31	92	0	1	23.9	71.4	0.0	0.5	95.8
皮革・毛皮・かばん等	70	67	7	51	1	0	10.6	76.1	1.0	0.1	87.8
木材・パルプ	228	36	10	8	16	0	27.8	21.5	45.0	0.0	94.3
繊維製品・履物	838	811	58	542	21	110	7.1	66.8	2.6	13.6	90.1
窯業・貴金属・鉄鋼製品	201	74	30	34	4	0	41.4	46.4	5.1	0.2	93.0
機械類・部品	240						NA	NA	NA	NA	NA
電気機器・部品	842	0		0			0.0	77.4	0.0	0.0	77.4
輸送用機械・部品	77						NA	NA	NA	NA	NA
光学機器・楽器	62	0	0	0			17.9	65.5	0.0	0.0	83.4
雑製品	252	53	24	21	1	3	45.9	38.7	1.9	6.4	93.0
全体	3,445	1,407	227	849	94	118	16.2	60.4	6.7	8.4	91.6

(注)輸入額に再輸入品・機用品は含まない。輸入額の(FTA)は FTA で関税が下がる(=FTA が利用可能な)品目の輸入額(2022年)。利用率は FTA 利用可能な輸入額に占める各 FTA の利用額の割合(輸入が無い場合、利用率は NA とした)。網掛けの箇所はその品目で最も利用が多い FTA。日ベ:日ベトナム EPA、日ア:日アセアン EPA (出所)日本の関税率表および貿易統計より作成

## (6) インド

インドと発効中の FTA は日インド EPA (2011 年 8 月発効) のみである。日インド EPA の税率は全体で 2%と比較的高く、中でも食料品・アルコールは 10.6%、農水産品は 5.1% と FTA による関税の引き下げ幅は小さい。

表 12:日本の対インド関税率(2022 年、単位:%)

HS	品目分類	MFN	日インド
01-15	農水産品	7.4	5.1
16-24	食料品・アルコール	15.1	10.6
25-27	鉱物性燃料	0.7	0.0
28-38	化学工業品	2.3	0.1
39-40	プラスチック・ゴム製品	2.4	0.0
41-43	皮革・毛皮・かばん等	10.9	4.1
44-49	木材・パルプ	2.2	0.8
50-67	繊維製品・履物	6.9	0.8
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼製品	1.0	0.0
84	機械類・部品	0.0	0.0
85	電気機器・部品	0.1	0.0
86-89	輸送用機械・部品	0.0	0.0
90-92	光学機器・楽器	0.3	0.0
93-97	雑製品	1.9	0.0
	全体	4.8	2.0

(注) 品目分野ごとに税率を合計し品目数で除して計算した単純平均税率。従価税の品目のみを対象とした。 (出所) 日本の関税率表より作成

2022 年のインドからの輸入額 8470 億円のうち、FTA が利用可能な品目の輸入は 3760 億円で輸入額の約 45%を占める。インドからの輸入額が最も多い化学工業品(2010 億円) のうち、FTA が利用可能な品目の輸入額は 1630 億円であった。

一方、実際の日インド EPA の利用額は全体で 2860 億円、利用率は 76.0%であった。化 学工業品の FTA 利用率は 65.1%と全体の利用率を下回る。

表 13:日本の対インド輸入における FTA 利用額(2022 年、単位:10 億円、%)

	輸入額		利用額	利月	月率
品目分類	(全体)	(FTA)	日インド	日インド	合計
農水産品	92	68	65	95.4	95.4
食料品・アルコール	18	5	5	96.8	96.8
鉱物性燃料	80	24	11	47.7	47.7
化学工業品	201	163	106	65.1	65.1
プラスチック・ゴム製品	14	9	7	72.2	72.2
皮革・毛皮・かばん等	12	10	8	80.5	80.5
木材・パルプ	1	0	0	74.1	74.1
繊維製品・履物	67	59	50	85.4	85.4
窯業・貴金属・鉄鋼製品	171	37	32	87.3	87.3
機械類・部品	51			NA	NA
電気機器・部品	83	1	1	98.7	98.7
輸送用機械・部品	39			NA	NA
光学機器・楽器	14	0	0	25.6	25.6
雑製品	3	1	1	86.4	86.4
全体	847	376	286	76.0	76.0

<sup>(</sup>注) 輸入額に再輸入品・機用品は含まない。輸入額の (FTA) は FTA で関税が下がる (= FTA が利用可能な) 品目の輸入額 (2022 年)。利用率は FTA 利用可能な輸入額に占める各 FTA の利用額の割合 (輸入が無い場合、利用率は NA とした)。

## (7) 米国

2020年1月に発効した日米貿易協定では、日本のタリフライン9664品目のうち農水産品や食料品・アルコールなど512品目(全品目の約5%)のみが関税の引き下げ対象となった。そのため、2022年の関税率では農水産品と食料品・アルコールなどの税率が低下した以外はMFN税率と変わらず、日米貿易協定の全体の税率は4.2%とMFN税率と比べて0.6%ポイント程度の関税が低下したに過ぎない。

<sup>(</sup>出所) 日本の関税率表および貿易統計より作成

表 14:日本の対米関税率(2022年、単位:%)

HS	品目分類	MFN	日米
01-15	農水産品	7.4	6.1
16-24	食料品・アルコール	15.1	11.4
25-27	鉱物性燃料	0.7	0.7
28-38	化学工業品	2.3	2.2
39-40	プラスチック・ゴム製品	2.4	2.4
41-43	皮革・毛皮・かばん等	10.9	10.9
44-49	木材・パルプ	2.2	2.2
50-67	繊維製品・履物	6.9	6.9
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼製品	1.0	1.0
84	機械類・部品	0.0	0.0
85	電気機器・部品	0.1	0.1
86-89	輸送用機械・部品	0.0	0.0
90-92	光学機器・楽器	0.3	0.3
93-97	雑製品	1.9	1.9
	全体	4.8	4.2

(注)(出所)表12と同じ

2022年の日本の対米輸入額は11兆5660億円と10兆円を超える。しかし、日米貿易協定で関税が下がる品目の輸入は8790億円に過ぎず、輸入全体の1割にも満たない。だが、日米貿易協定の実際の利用額は8300億円、利用率は94.4%と非常に高い。利用額が最も多い農水産品の利用率は98.5%でほぼ全ての輸入で日米貿易協定が利用されている。

表 15:日本の対米輸入における FTA 利用額(2022 年、単位:10 億円、%)

	輸入額		利用額	利月	]率
品目分類	(全体)	(FTA)	日米	日米	合計
農水産品	1,862	590	581	98.5	98.5
食料品・アルコール	393	241	206	85.3	85.3
鉱物性燃料	2,123			NA	NA
化学工業品	2,295	48	43	89.9	89.9
プラスチック・ゴム製品	301			NA	NA
皮革・毛皮・かばん等	5			NA	NA
木材・パルプ	311			NA	NA
繊維製品・履物	60			NA	NA
窯業・貴金属・鉄鋼製品	602			NA	NA
機械類・部品	1,388			NA	NA
電気機器・部品	794			NA	NA
輸送用機械・部品	420			NA	NA
光学機器・楽器	918			NA	NA
雑製品	95			NA	NA
全体	11,566	879	830	94.4	94.4

(注)(出所)表13と同じ

## (8) 中国

日中間では初の FTA となる RCEP が 2022 年 1 月に発効となった。2022 年の RCEP の 税率は全体で 3.6%と MFN 税率と比べて 1.2%ポイントの関税が引き下げられた。関税の 引き下げ幅が最も大きい品目は皮革・毛皮・かばん等の 2.7%ポイント、次いで繊維製品・ 履物の 2.6%ポイントであった。

表 16:日本の対中関税率(2022年、単位:%)

HS	品目分類	MFN	RCEP
01-15	農水産品	7.4	6.5
16-24	食料品・アルコール	15.1	13.9
25-27	鉱物性燃料	0.7	0.4
28-38	化学工業品	2.3	0.8
39-40	プラスチック・ゴム製品	2.4	2.0
41-43	皮革・毛皮・かばん等	10.9	8.2
44-49	木材・パルプ	2.2	1.8
50-67	繊維製品・履物	6.9	4.3
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼製品	1.0	0.5
84	機械類・部品	0.0	0.0
85	電気機器・部品	0.1	0.0
86-89	輸送用機械・部品	0.0	0.0
90-92	光学機器・楽器	0.3	0.2
93-97	雑製品	1.9	0.7
	全体	4.8	3.6

(注)(出所)表12と同じ

中国からの輸入額(2022年)は全体で24兆5880億円、米国の2倍以上に達する。最も輸入額の多い電気機器・部品(7兆320億円)のほか、機械類・部品(4兆4360億円)など輸入額が1兆円を超える品目も多い。FTA(RCEP)が利用可能な品目の輸入額は5兆7070億円で、繊維製品・履物が2兆5490億円、化学工業品が1兆630億円と多い。

実際にRCEPを利用して輸入された金額は全体で3兆6100億円、特に繊維製品・履物は1兆6910億円と利用額の約半分を占める。RCEPの利用額は3兆円超と非常に規模が大きいが、RCEPが利用可能な輸入に占める利用額の割合(=利用率)は63.3%と他国の利用率と比べて低い。品目別の利用率においても一般的に利用率が高い農水産品や食料品・アルコールで利用率が9割を下回るほか、5割前後の利用率の品目も多い。RCEPの

利用額が最も多い繊維製品・履物も利用率は 66.3%に留まる。今後は RCEP の関税引き 下げに伴い、利用率の増加が見込まれる

表 17: 日本の対中輸入における FTA 利用額(2022 年、単位: 10 億円、%)

	輸フ	人額	利用額	利月	]率
品目分類	(全体)	(FTA)	RCEP	RCEP	合計
農水産品	563	128	110	86.2	86.2
食料品・アルコール	661	132	116	88.3	88.3
鉱物性燃料	289	8	7	86.9	86.9
化学工業品	1,989	1,063	770	72.5	72.5
プラスチック・ゴム製品	904	719	377	52.4	52.4
皮革・毛皮・かばん等	297	268	118	44.1	44.1
木材・パルプ	424	2	1	36.5	36.5
繊維製品・履物	2,983	2,549	1,691	66.3	66.3
窯業・貴金属・鉄鋼製品	1,893	527	274	52.0	52.0
機械類・部品	4,436			NA	NA
電気機器・部品	7,032	31	27	86.7	86.7
輸送用機械・部品	706			NA	NA
光学機器・楽器	815	47	13	26.8	26.8
雑製品	1,599	234	107	45.6	45.6
全体	24,588	5,707	3,610	63.3	63.3

(注)(出所)表13と同じ

## (9) 韓国

韓国からの輸入における RCEP の税率は全体で 3.4%、中国を若干下回る。品目別に見ると、農水産品や食料品、皮革・毛皮・かばん等では対中国の RCEP の税率より対韓国の税率のほうが高い。特に皮革・毛皮・かばん等は一部の品目を除き韓国からの輸入ではRCEP の税率は低下しない。一方、繊維製品・履物の税率は対中国の RCEP 税率を下回る。繊維製品・履物の RCEP 税率は MFN 税率と比べて 3.9%ポイント関税が低下している。

表 18:日本の対韓関税率(2022 年、単位:%)

HS	品目分類	MFN	RCEP
01-15	農水産品	7.4	6.6
16-24	食料品・アルコール	15.1	14.2
25-27	鉱物性燃料	0.7	0.4
28-38	化学工業品	2.3	0.7
39-40	プラスチック・ゴム製品	2.4	2.0
41-43	皮革・毛皮・かばん等	10.9	10.9
44-49	木材・パルプ	2.2	1.6
50-67	繊維製品・履物	6.9	3.0
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼製品	1.0	0.4
84	機械類・部品	0.0	0.0
85	電気機器・部品	0.1	0.0
86-89	輸送用機械・部品	0.0	0.0
90-92	光学機器・楽器	0.3	0.2
93-97	雑製品	1.9	0.6
	全体	4.8	3.4

(注)(出所)表12と同じ

韓国からの 2022 年の輸入額は全体で 4 兆 2060 億円、窯業・貴金属・鉄鋼製品 (8250 億円) や化学工業品 (7010 億円)、鉱物性燃料 (6900 億円) をはじめ電気機器・部品 (6540 億円) や機械類・部品 (4480 億円) など幅広い品目が輸入されている。ただし、FTA(RCEP) が利用可能な品目の輸入額は 6270 億円に限られ、化学工業品 (2550 億円) とプラスチック・ゴム製品 (2020 億円) の 2 品目が大半を占める。

実際に RCEP が利用された輸入額は全体で 3180 億円、化学工業品 (1170 億円) とプラスチック・ゴム製品 (1150 億円) で利用額の 7 割を占める。RCEP の利用率は化学工業品が 45.8%、プラスチック・ゴム製品が 56.9%と比較的低調で、全体の利用率も 50.7%と中国の RCEP の利用率を下回った。

表 19: 日本の対韓輸入における FTA 利用額(2022 年、単位: 10 億円、%)

	輸入額		利用額	利用率	
品目分類	(全体)	(FTA)	RCEP	RCEP	合計
農水産品	95	5	2	34.3	34.3
食料品・アルコール	253	6	4	61.2	61.2
鉱物性燃料	690	5	2	47.2	47.2
化学工業品	701	255	117	45.8	45.8
プラスチック・ゴム製品	256	202	115	56.9	56.9
皮革・毛皮・かばん等	3	0	0	69.0	69.0
木材・パルプ	33	0	0	3.3	3.3
繊維製品・履物	53	46	27	58.9	58.9
窯業・貴金属・鉄鋼製品	825	87	39	45.3	45.3
機械類・部品	448			NA	NA
電気機器・部品	654	9	7	76.5	76.5
輸送用機械・部品	68			NA	NA
光学機器・楽器	100	4	3	70.0	70.0
雑製品	27	8	2	22.7	22.7
全体	4,206	627	318	50.7	50.7

(注)(出所)表13と同じ

### 2. 日本の輸入における FTA の関税削減額

2022 年時点の日本の各 FTA の税率と輸入額をもとに、各国からの輸入における FTA の関税削減額を試算した。関税削減額は関税マージン (MFN 税率と FTA 税率の差) に FTA の利用額を掛けて算出した。マレーシアやベトナムなど日本との間に複数の FTA が発効している国はそれぞれの FTA の削減額を合計した。

なお、表 20 には 11 か国(地域)の削減額を掲載したが、合計\*はモンゴルやシンガポールなど、表に記載していない FTA 発効国の関税削減額も含まれる。

2022 年の日本の輸入における FTA の関税削減額は合計で約 5800 億円であった。品目別では農水産品が 1845 億円、繊維製品・履物が 1298 億円、食料品・アルコールが 1128 億円と MFN 税率の高い品目の関税削減額が多い。国別で関税削減額が最も多いのはベトナム (904 億円)、次いで米国 (784 億円)、オーストラリア (512 億円) の順であった。 EU は 27 か国の合計で 1195 億円、国別ではイタリアが 324 億円と最も削減額が多い。

ベトナムは繊維製品・履物での関税削減額が 625 億円と非常に多く、ベトナム全体の削減額の 7 割を占めた。米国とオーストラリアでは農水産品の削減額がそれぞれ 533 億円、405 億円と多い。日米貿易協定による関税の引き下げ対象は全品目の約 5%に過ぎないが、対米輸入における関税の削減効果は非常に大きい。

表 20:日本の輸入相手国別の関税削減額(2022年、単位:100万円)

	マレーシア	タイ	インドネシア	フィリピン	ベトナム	インド
農水産品	3,987	4,511	2,182	18,805	2,704	1,394
食料品・アルコール	1,340	15,047	2,741	1,494	8,601	396
鉱物性燃料	51	41	61		44	365
化学工業品	3,012	4,069	4,212	775	1,091	3,617
プラスチック・ゴム製品	3,413	7,871	3,203	1,242	4,902	280
皮革・毛皮・かばん等	3	421	814	752	4,894	784
木材・パルプ	1,412	202	2,822	4,873	1,302	5
繊維製品・履物	2,439	6,626	13,129	1,236	62,526	3,989
窯業・貴金属・鉄鋼製品	1,959	3,187	386	324	2,407	950
機械類・部品						
電気機器・部品	644	1,248	94		5	42
輸送用機械・部品						
光学機器・楽器	15	4			13	0
雑製品	329	1,017	191	239	1,873	46
全体	18,604	44,243	29,836	29,741	90,363	11,867

	オーストラリア	中国	韓国	米国	EU27	合計*
農水産品	40,498	1,326	8	53,298	18,630	184,464
食料品・アルコール	2,678	1,756	65	23,640	44,609	112,840
鉱物性燃料	73	173	21		169	1,003
化学工業品	628	9,744	2,257	1,511	13,484	47,263
プラスチック・ゴム製品	147	2,750	657		4,812	30,017
皮革・毛皮・かばん等	29	917	0		7,427	17,109
木材・パルプ	15	22	0		8,832	22,489
繊維製品・履物	7	19,274	1,366		15,423	129,839
窯業・貴金属・鉄鋼製品	7,139	1,876	338		5,243	27,258
機械類・部品						
電気機器・部品		222	64		127	2,447
輸送用機械・部品					13	13
光学機器・楽器		81	17		138	320
雑製品	1	749	33		605	5,215
全体	51,213	38,890	4,826	78,449	119,511	580,275

<sup>(</sup>注) 各品目の MFN 税率と FTA 税率の差 (関税マージン) に FTA の利用額を掛けて算出。従価税の品目のみを対象とした。複数の FTA が発効している国は各 FTA の削減額を合計。合計\*は表に記載していない国も含めた日本の FTA 発効国の関税削減額の合計。

## 第4節 米国の輸入における日米貿易協定の関税削減効果

前節では日本の輸入における FTA の関税の引き下げの状況と関税の削減効果について述べた。一方、日本からの輸出では FTA はどの程度利用されているのだろうか。日本からFTA を利用して輸出する際に必要な原産地証明書について、日本商工会議所が発給する第一種特定原産地証明書の発給件数を見ると、2022 年の発給件数の約39万件のうち、最も

<sup>(</sup>出所) 日本の関税率表および貿易統計より作成

多かったのが日タイ EPA (9.3 万件)で、発効したばかりの RCEP (9 万件)が続いた。 この RCEP の原産地証明書の多くは中国向けが占めている。

表 21:日本商工会議所による第一種特定原産地証明書の発給状況(2022 年、単位:件、%)

	日マレーシア	日タイ	日インドネシア	日アセアン	日ベトナム	日インド	RCEP	その他	合計
件数	18,102	93,459	52,417	24,067	26,614	58,019	89,956	24,833	387,467
割合	4.7	24.1	13.5	6.2	6.9	15.0	23.2	6.4	100.0

(出所) 経済産業省

日本からの輸出における品目レベルでの FTA の利用状況は原産地証明書の発給件数では把握することが出来ない。そこで、今回は米国側の品目別の輸入統計を用いて、日本からの輸入における FTA (日米貿易協定) の利用状況を分析した。

まず、米国における日米貿易協定の対日税率を見ると、2022 年時点における MFN 税率が全体で 4.1%、日米貿易協定の税率は 4.0%とわずか 0.1%ポイントの関税引き下げに留まり、日本側の関税引下げ(0.6%ポイント、表 14 参照)より更に少ない。品目別で見ても農水産品や機械類・部品、光学機器・楽器で 0.3%ポイントの関税引き下げに過ぎない。日米貿易協定交渉時のトランプ政権は、2015 年の貿易促進権限 (TPA) 法を根拠に議会での承認を必要としない低関税 (5%以下)の品目を関税引き下げの対象とした (注 2)。その結果、日米貿易協定による関税の引き下げの範囲は非常に限定された。

表 22: 米国の対日税率(2022 年、単位:%)

HS	品目分野	MFN	日米
01-15	農水産品	2.1	1.8
16-24	食料品・アルコール	4.8	4.8
25-27	鉱物性燃料	0.4	0.4
28-38	化学工業品	3.4	3.4
39-40	プラスチック・ゴム製品	3.8	3.7
41-43	皮革・毛皮・かばん等	8.9	8.9
44-49	木材・パルプ	0.6	0.6
50-67	繊維製品・履物	10.1	10.1
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼製品	2.6	2.4
84	機械類・部品	1.6	1.3
85	電気機器・部品	1.3	1.1
86-89	輸送用機械・部品	2.4	2.2
90-92	光学機器・楽器	1.4	1.1
93-97	雑製品	2.5	2.3
	全体	4.1	4.0

(注)品目分野ごとに税率を合計し品目数で除して計算した単純平均税率。従価税の品目のみを対象とした。日米:日米貿易協定 (出所) DataWeb (米国国際貿易委員会) のデータをもとに作成

2022年の米国の対日輸入額は約 1480億ドル (19兆 4700億円)であった (保税倉庫などへの輸入も含む)。日本からの主な輸入は輸送用機械・部品 (449億ドル)や機械類・部品 (376億ドル)、電気機器・部品 (199億ドル)などである。輸入のうち、MFN税率が無税で関税の掛からない品目の輸入が660億ドル、MFN税率の関税が適用された輸入が636億ドルであった。一方、日米貿易協定を利用して無税で輸入されたのは約34億ドル、有税で輸入されたのは約3億ドル、合計で約38億ドルが日米貿易協定の利用額である。品目別では機械類・部品での利用額(19億ドル)が最も多い。2020年時点の日米貿易協定の利用額は約25億ドル(注3)であり、金額の規模は小さいが利用は拡大している。

表 23:米国の対日輸入額(適用税率別)(2022 年、単位:100 万ドル)

品目分野	総額	MFN		日米貿	易協定	保税区等	その他
		無税	有税	無税	有税	無税	(HS99等)
農水産品	734	523	184	1	8	0	17
食料品・アルコール	831	313	476		27	10	6
鉱物性燃料	1,289	221	998			71	0
化学工業品	15,384	12,005	2,343	223	<i>7</i> 3	740	1
プラスチック・ゴム製品	5,386	577	4,237	210	7	355	0
皮革・毛皮・かばん等	23	4	18			0	0
木材・パルプ	350	333	14			3	0
繊維製品・履物	905	314	438			153	0
窯業・貴金属・鉄鋼製品	7,444	2,551	2,367	479	<i>7</i> 8	1,619	350
機械類・部品	37,613	25,867	6,949	1,891	27	2,879	0
電気機器・部品	19,923	10,388	6,452	345		2,738	0
輸送用機械・部品	44,921	3,657	35,923	34	26	5,280	0
光学機器・楽器	8,125	5,975	1,509	159	80	402	0
雑製品	1,477	981	368	106	6	16	0
その他	3,658	2,236	1,360			62	0
全体	148,064	65,946	63,636	3,448	332	14,328	374
※円ベース(単位:10億円)	19,470	8,672	8,368	453	44	1,884	49

<sup>(</sup>注) 円ベースは IFS (IMF) の 2022 年の対ドル為替レート (約 131.5 円) をもとに算出。その他は臨時立法などにより一時的に設けられた分類による税率が適用されたもの

米国の対日輸入額のうち、MFN 税率が無税の品目や保税倉庫などへの輸入を除いた日 米貿易協定を利用可能な品目のみに限定して、日米貿易協定の利用率を計算したところ、 利用率は全体で 61.7%であった。日本の対米輸入での日米貿易協定の利用率 (94.4%、表 15 参照)と比べて利用率は大幅に低い。関税の削減額も 1.4 億ドル (185 億円)と日本側

<sup>(</sup>出所) USA Trade Online (米国統計局) 及び DataWeb (米国国際貿易委員会) のデータをもとに作成

の削減額 (784 億円、表 20 参照) の 4 分の 1 程度に過ぎない。仮に日米貿易協定が利用可能な品目すべてで協定を利用した場合でも、対日輸入の関税削減額は 2.4 億ドル (314 億円) に留まる。

米国の対日輸入で多くを占める輸送用機械(自動車)について、日米貿易協定では米国側の自動車・自動車部品の関税引き下げは「関税の撤廃に関して更に交渉」と記載されているのみで、具体的な交渉は行われていない。現時点の日米貿易協定は米国側のメリットが圧倒的に大きいアンバランスな構図となっている。

表 24: 米国の輸入における日米貿易協定の利用率(2022 年、単位:100 万ドル、%)

品目分野	日米貿	易協定
	利用率	削減額
農水産品	81.4	0
食料品・アルコール	78.7	0
鉱物性燃料	NA	NA
化学工業品	68.9	12
プラスチック・ゴム製品	53.7	8
皮革・毛皮・かばん等	NA	NA
木材・パルプ	NA	NA
繊維製品・履物	NA	NA
窯業・貴金属・鉄鋼製品	49.5	18
機械類・部品	74.9	76
電気機器・部品	51.7	9
輸送用機械・部品	87.3	2
光学機器・楽器	36.2	11
雑製品	66.1	5
全体	61.7	141
※円ベース(単位:100万円)		18,544

<sup>(</sup>注)輸入額は日米貿易協定が利用可能(関税が下がる)な品目のみ。利用率は保税やその他を除外した輸入に占める日米貿易協定の利用額の割合。円ベースは IFS (IMF)の 2022年の対ドル為替レート(約131.5円)をもとに算出。

## 第5節 ロシアに対する最恵国待遇撤回の影響

FTA は締結国間の関税を引き下げることでコストを削減し、相互の貿易拡大を図る。一方、関税の引き上げは輸入コストの増加により輸入の抑制に繋がると想定される。日本政府はロシアによるウクライナ侵攻への制裁措置の一環として、2022 年 4 月にロシアから

<sup>(</sup>出所)USA Trade Online(米国統計局)及び DataWeb(米国国際貿易委員会)のデータをもとに作成

の輸入品に対して最恵国待遇の撤回を実施した。最恵国待遇が撤回されるとロシアからの輸入の際にはWTO協定税率が適用されず、基本税率または暫定税率のいずれか低い税率が適用される。

最恵国待遇が撤回された結果、日本のロシアからの輸入税率は 4.8%から 6.5%に上昇した。特に皮革・毛皮・かばん等では税率が 10.9%から 16.9%と 6.9%ポイントの増税となった。他方、機械類・部品や電気機器・部品、輸送用機械・部品などは最恵国待遇の撤回後も税率は無税に近く、従来の MFN 税率と大きな差は無い。

日本のロシアからの輸入額 (2022年) をもとに最恵国待遇の撤回による関税の増加分を 試算したところ、撤回前の税率と比べて全体で約 42 億円の増税となった。ロシアからの 輸入額は全体で 2 兆円弱、関税の増加分はその 0.2%に過ぎない。関税の増加は農水産品 (+23 億円) や木材・パルプ (+13 億円) で多く、その他の品目への影響は小さい。

表 25:最恵国待遇撤回後の対ロシア税率および関税の増加額(2022 年、単位:100 万円、%)

品目分類		兑率	輸入額	関税差額
	MFN	対ロシア		
農水産品	7.4	9.5	158,394	2,340
食料品・アルコール	15.1	18.0	1,338	5
鉱物性燃料	0.7	0.9	1,361,460	0
化学工業品	2.3	3.5	17,906	202
プラスチック・ゴム製品	2.4	3.3	1,457	5
皮革・毛皮・かばん等	10.9	16.9	3	0
木材・パルプ	2.2	4.5	71,846	1,286
繊維製品・履物	6.9	9.0	389	4
窯業・貴金属・鉄鋼製品	1.0	2.8	347,604	380
機械類・部品	0.0	0.0	1,667	0
電気機器・部品	0.1	0.1	913	0
輸送用機械・部品	0.0	0.1	360	0
光学機器・楽器	0.3	0.4	349	0
雑製品	1.9	2.7	408	3
全体	4.8	6.5	1,964,095	4,225

<sup>(</sup>注)輸入額に再輸入品・機用品は含まない。関税差額は対ロシア税率と MFN 税率による関税額との差 (出所) 日本の関税率表および貿易統計より作成

日本のロシアからの輸入額は 2020 年から 21 年にかけて円ベースで 35.5%増、2021 年から 2022 年にかけては 26.9%増とウクライナ侵攻後も拡大が続いている。ただし、2022 年は円安が進んだこともあり、ドルベースによる増減率(2021/2022 年)では 7.9%増と

増加幅が縮小した。ドルベースでの品目別の増減率を見ると、2021 年から 2022 年にかけて多くの品目でロシアからの輸入は減少した。特に食料品・アルコールや皮革・毛皮・かばん等、機械類・部品は 70%近く輸入が減少した。一方、ロシアからの最大の輸入品目である鉱物性燃料は約 20%の輸入増となった。

表 26:日本の対ロシア輸入額(単位:100 万円、%)

品目分類		輸入額			円ベース)	増減率(ドルベース)		
	2020	2021	2022	2020/21	2021/22	2020/21	2021/22	
農水産品	106,004	140,370	158,394	32.4	12.8	27.0	-4.2	
食料品・アルコール	1,935	4,319	1,338	123.3	-69.0	118.4	-73.0	
鉱物性燃料	697,683	969,100	1,361,460	38.9	40.5	33.8	19.4	
化学工業品	16,306	15,689	17,906	-3.8	14.1	-6.1	-3.0	
プラスチック・ゴム製品	1,342	2,540	1,457	89.3	-42.6	83.6	-50.4	
皮革・毛皮・かばん等	8	8	3	-2.4	-65.7	-3.1	-69.3	
木材・パルプ	48,672	69,107	71,846	42.0	4.0	37.5	-9.6	
繊維製品・履物	294	437	391	48.9	-10.7	43.6	-24.7	
窯業・貴金属・鉄鋼製品	265,660	340,420	347,604	28.1	2.1	24.4	-13.1	
機械類・部品	4,470	5,581	1,667	24.8	-70.1	20.9	-72.3	
電気機器・部品	492	651	913	32.3	40.3	27.9	17.6	
輸送用機械・部品	254	405	360	59.6	-10.9	53.7	-21.9	
光学機器・楽器	297	350	349	17.7	-0.3	14.8	-15.8	
雑製品	295	400	408	35.4	2.1	30.5	-11.5	
その他	1,069	2,266	4,916	111.9	117.0	107.4	88.3	
全体	1,144,783	1,551,643	1,969,013	35.5	26.9	30.8	7.9	

<sup>(</sup>注) その他は HS コード 00 に該当する再輸入品および機用品

ロシアからの輸入が多い鉱物性燃料(天然ガスや石油、石炭)や窯業・貴金属・鉄鋼製品(パラジウムやアルミニウム)は最恵国待遇が撤回されても日本の関税率は無税のままである。ロシアからの主要輸入品目では、水産品および木製品の一部で最恵国待遇の撤回により関税が増加した。

ロシアに対する日本の制裁措置は最恵国待遇の撤回のほか、軍事転用可能な品目などの輸出禁止、一部の物品の輸入禁止が行われている。日本政府は 2022 年 4 月にロシア産の石炭の段階的な輸入禁止を表明したほか、木材やアルコール飲料、自動車などの輸入を禁止した。2023 年 2 月には上限を超える価格で取引されるロシア産の原油及び石油製品の輸入も禁止した。ただし、輸入が多い天然ガスおよびパラジウム、アルミニウムや水産品の輸入制限は行われていない。

<sup>(</sup>出所) 財務省貿易統計および Global Trade Atlas より作成

### 1. 石炭・パラジウムーロシアからの輸入減少を他国からの供給で補う

ロシアのウクライナ侵攻前の 2021 年時点では、日本の石炭の輸入はオーストラリアが最も多く、数量ベースで全体の輸入の 65.4%を占めていた。次いでインドネシアが 12.4%、ロシアは 10.8%の第 3 位であった。2022 年にロシアからの石炭の輸入は前年比 40%以上の大幅な減少を記録したが、世界からの総輸入量は 0.2%増とほとんど変化していない。ロシアからの輸入減少分はインドネシアとカナダからの輸入の増加が補っている。

表 27: 日本の石炭の輸入量(単位: 1000 トン、%)

	輸入量				構成比	増減率		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020/21	2021/22
オーストラリア	103,489	119,456	121,542	59.6	65.4	66.4	15.4	1.7
インドネシア	27,538	22,630	25,722	15.8	12.4	14.1	-17.8	13.7
カナダ	9,091	7,746	10,605	5.2	4.2	5.8	-14.8	36.9
ロシア	21,680	19,734	11,577	12.5	10.8	6.3	-9.0	-41.3
米国	9,329	9,679	9,754	5.4	5.3	5.3	3.8	0.8
世界計	173,755	182,629	183,030	100.0	100.0	100.0	5.1	0.2

(出所) Global Trade Atlas より作成

自動車の排ガス浄化触媒などに用いられるパラジウムについて、日本の輸入量は 2020 年から 2022 年にかけて拡大傾向にある。主な輸入相手国は南アフリカとロシアの 2 か国で、全体の輸入量の約 8 割を占める。しかし、ロシアからの輸入は次第に縮小し 2022 年は前年比 18.5%の減少となった。一方で、南アフリカに加えて米国および韓国などからの輸入が増加している。

表 28:日本のパラジウムの輸入量(単位:キログラム、%)

	輸入量			構成比			増減率		
相手国	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020/21	2021/22	
南アフリカ	20,434	24,154	28,159	42.0	47.9	52.2	18.2	16.6	
ロシア	20,998	17,806	14,520	43.1	35.3	26.9	-15.2	-18.5	
米国	3,097	2,800	6,378	6.4	5.6	11.8	-9.6	127.8	
韓国	118	812	1,046	0.2	1.6	1.9	588.1	28.8	
イタリア	473	556	1,011	1.0	1.1	1.9	17.5	81.8	
世界計	48,686	50,399	53,934	100.0	100.0	100.0	3.5	7.0	

(出所) Global Trade Atlas より作成

### 2. 水産品-関税は一部の品目で増加したが、水産品の輸入は拡大傾向

ロシアに対する最恵国待遇撤回に伴い、一部の水産品の関税率が増加した。例えば、ズワイガニは税率 4%が 6%に、紅鮭は 3.5%から 5%、するめいかは 5%から 10%への増税となった。ロシア制裁の一環として水産品の輸入禁止も検討されたが、国内産業への影響が大きいとして見送られた。

2022年のロシアからの水産品の輸入は旧ソ連からロシアになって以降で最高の1552億円を記録した(注4)。HSコード4桁別の分類による品目別の輸入では、最も多いのが「魚(冷凍)」の640億円、次いで「甲殻類(かに等)」が546億円であった。ロシアからの輸入の割合はそれぞれ15.1%(3位)、18.2%(1位)と一定のシェアを維持している。特にかには関税が増加したにもかかわらず数量ベースで前年比20%の増加となった。米国がロシアからのズワイガニの輸入を禁止したため、ロシアからのアジア向けの輸出が拡大した影響があったと考えられる。

表 29:日本の魚および甲殻類の対ロシア輸入(2022 年、単位:100 万円、%)

HSコード	品目名		輸入額	増減率(数量ベース)		
		世界	ロシア	露のシェア	世界	ロシア
0303	魚 (冷凍)	423,181	63,957	15.1(3位)	-2.5	0.9
0306	甲殻類(かに等)	299,241	54,608	18.2(1位)	-1.1	20.1
0304	魚のフィレ	485,840	15,349	3.2(8位)	4.8	101.4
0308	無脊椎動物(うに等)	36,094	11,043	30.6(2位)	13.3	2.4
0307	軟体動物(いか等)	162,338	8,955	5.5(6位)	2.2	-17.1
0305	魚(乾燥・燻製)	27,793	1,263	4.5(8位)	6.4	62.7

<sup>(</sup>注) 増減率は 2021 年との比較 (出所) Global Trade Atlas より作成

#### 3. 天然ガスーロシアからの輸入を維持

ロシア極東の石油・天然ガス開発プロジェクトであるサハリン 2 には日本の三菱商事、 三井物産が出資しており、日本の液化天然ガスの輸入の約1割を占める重要な役割を担っ ている。

ロシアのプーチン大統領はウクライナ侵攻に伴う日ロ関係の悪化に伴い、2022 年 6 月にサハリン 2 の事業主体を新たにロシア政府が設立した企業に変更し、サハリン 2 の資産を新会社に無償で譲渡する大統領令に署名した。ロシア政府は三菱商事と三井物産に対し、新会社へ同様の出資比率での参画を行うかの通知を要求、三菱商事と三井物産は 8 月末に新会社への参画を表明した。

日本の液化天然ガスの輸入は 2020 年時点ではオーストラリアが最も多く、マレーシアとロシアが続く。ロシアによるウクライナ侵攻前の 2021 年の輸入量は全体で 7432 万トン、オーストラリアからの輸入量は 2664 万トン、マレーシアからは 1011 万トン、ロシアは 657 万トンであった。

翌 2022 年の輸入量は全体では 3.1%減少したが、オーストラリアからの輸入は 15.4% 増、マレーシアからも 19.1%と輸入は大きく拡大した。ロシアからの輸入も 4.6%増と堅調に増加が続いている。他方、米国からの液化天然ガスの輸入は 2021 年から 2022 年にかけて大幅に減少した。米国は 2022 年に EU 向けの液化天然ガスの輸出を大幅に拡大しており、その影響で日本への輸出が減少した可能性が考えられる。

表 30:日本の液化天然ガスの輸入量(単位:1000トン、%)

	輸入量				構成比	増減率		
相手国	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020/21	2021/22
オーストラリア	29,103	26,639	30,751	39.1	35.8	42.7	-8.5	15.4
マレーシア	10,594	10,113	12,049	14.2	13.6	16.7	-4.5	19.1
ロシア	6,140	6,567	6,869	8.2	8.8	9.5	6.9	4.6
米国	4,722	7,070	4,136	6.3	9.5	5.7	49.7	-41.5
パプアニューギニア	3,419	3,500	3,790	4.6	4.7	5.3	2.4	8.3
世界	74,464	74,316	71,998	100.0	100.0	100.0	-0.2	-3.1

(出所) Global Trade Atlas より作成

ロシアに対する制裁措置として日本政府が実施した最恵国待遇の撤回は、関税の増加が 比較的小さいことと、ロシアからの主要輸入品は撤回後も無税である点から、増税による 貿易への影響はあまり見られなかった。ロシアからの輸入の減少については、ロシアから の輸入禁止といった直接的な制裁措置や、ロシアからの供給リスクを考慮した輸入先の変 更が主な要因であり、最恵国待遇撤回による関税増加の影響は少ないと考えられる。

## おわりに

CPTPP や RCEP といったメガ FTA の発効に伴い、日本の貿易に占める FTA カバー率は 8割に達し、FTA 利用の重要性は大きく高まった。2022 年の日本の輸入における FTA の利用状況では、発効直後の RCEP の利用が大きく拡大した。RCEP の利用の多くを占める中国においても利用率は 63.3% と比較的低く、今後は更なる利用の拡大が見込まれる。

また、FTAによる関税コストの削減額ではベトナムが最も多く、繊維製品・履物の輸入での FTA 利用により多くの関税を節約している。

一方、輸出における FTA の利用について、米国の対日輸入での日米貿易協定の利用状況を分析したところ、協定の利用率は 61.7%、関税の削減額は 185 億円と日本側の利用 (利用率 94.4%、関税削減額 784 億円)と比べて大幅に少なく、日米貿易協定では米国側のメリットが圧倒的に多い結果となった。

ロシアのウクライナ侵攻は長期化が懸念され、新型コロナウイルスの感染拡大は終息を 迎えたものの、食料や資源価格の高騰によるインフレや中国経済の減速、米中の対立など に端を発した世界経済の分断が懸念されている。

こうした不透明な状況下で、世界各国は FTA による経済連携の強化に力を入れている。 2023 年 6 月末時点で発効済みの FTA 件数は世界計で 391 件、2022 年以降に発効した FTA は 20 件に上る (注 5)。2023 年に CPTPP への英国の加盟が認められたほか、RCEP にはスリランカが 2023 年 7 月に加盟を申請した。また、2022 年に交渉が開始されたインド太平洋経済枠組み (IPEF) は物品の関税引き下げは含まれていないものの、米国を含む IPEF 参加国との連携強化は日本のサプライチェーンの強靭化にとって非常に重要である。長らく経済の低成長が続き、今後は少子高齢化による市場の縮小が加速する日本において、海外との連携強化は欠かせない。大きく広がった FTA 網の更なる利用の拡大が期待される。

注

- 1. ジェトロ ビジネス短信 2023 年 10 月 6 日付 (https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/10/9c2eea3e314512d6.html)
- 2. 高橋俊樹「日米貿易協定で米議会の承認なしでの関税削減は可能か」ITI コラム No.66、2019 年 8 月 (https://iti.or.jp/column/66)
- 3. 中田一良「輸入実績からみた日米貿易協定の効果~発効後1年の利用状況と関税削減額~」三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング、2021年3月 (https://www.murc.jp/library/economyresearch/analysis/research/report 210319/)
- 4. 日本経済新聞電子版、2023年5月9日付 (https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUA091NR0Z00C23A5000000/)
- 5. ジェトロ 世界貿易投資報告 2023 年版「第3章3節 世界と日本の FTA の現状」 (https://www.jetro.go.jp/ext\_images/world/gtir/2023/no3-3.pdf)

# 第6章 ASEAN の貿易円滑化:現況と課題

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

GATT と WTO での関税譲許および FTA での自由化により関税削減と撤廃が進展し、近年は貿易円滑化が通商政策の主要な課題となっている。2017 年には WTO の貿易円滑化協定が発効し、多くの国で実施されている。ASEANではASEAN自由貿易地域(AFTA) そして ASEAN 経済共同体 (AEC) 2015 により関税撤廃が進み、ASEAN 域内貿易での関税撤廃率は 98%を超えている。そのため 2016 年に開始された AEC2025 では貿易円滑化が重視されている。

ASEANでは、貿易円滑化を推進するグランドデザインとなる ASEAN 貿易円滑化枠組 みが合意され、貿易円滑化の行動計画の実施に責任を持つ ASEAN 貿易円滑化合同協議委 員会が設立され、具体的な実施計画と措置を示す ASEAN 貿易円滑化戦略的行動計画が策 定されるなど貿易円滑化を本格的に推進する体制が確立している。

AEC2025 による ASEAN の貿易円滑化の実施状況と成果の全容はまだ明らかにされていないが、WTO 貿易円滑化協定のデータベース、経済大臣会議の共同声明などから、ASEAN 認定事業者制度 (AEO)、ASEAN シングルウィンドウ (ASW) など AEC2025 の貿易円滑化関連措置は概ね着実に実施されていることがわかる。

ただし、貿易円滑化の実現状況には国により大きな差がある。貿易円滑化のための協定 に調印し、制度を策定することが貿易円滑化措置が実効性をもって実施されたことを意味 してはいないためである。世界銀行の物流パフォーマンス指数(LPI)の評価やジェトロ の日系企業調査をみると一部の国ではまだ様々な問題があることがわかる。

本章では、ASEAN の貿易円滑化への取組みを ASEAN の文書などにより明らかにする とともにその成果を様々な調査を利用して明らかにし、問題点と課題を論じている。第 1節で貿易円滑化の重要性と世界レベルでの取り組みを説明し、第 2 節で 1993 年から 2015 年までの貿易円滑化への取組みを AEC2015 を中心に概観し、第 3 節で現在実施中の AEC2025 での貿易円滑化を検討している。そして第 4 節で ASEAN の貿易円滑化の評価 を行い、課題を論じている。

## 第1節 貿易円滑化の重要性と取組みの歴史

### 1. 貿易円滑化の重要性

貿易円滑化は、貿易コストの削減と所要時間の短縮、透明性の向上、手続に関連した行政の効率化を目的とする貿易(輸出入および通過貨物)手続きの簡素化、標準化、現代化を意味する。狭義の貿易円滑化は国境(on the border)措置を意味するが、広義の貿易円滑化は情報、ロジスティクスなどのインフラの整備やインフラへの投資など国内(behind the border)措置を含んでいる。ASEAN の貿易円滑化は基本的に貿易手続きを対象にしているが、輸送円滑化や民間セクターとの協力なども含んでいる。

貿易円滑化が重視されるようになった理由は、WTO 交渉や FTA により関税の引き下げが進んだことである。たとえば、ASEAN では、1993 年から関税引き下げが始まった AFTA により ASEAN 域内貿易の平均関税率(2017 年)は ASEAN6 では 1.8%(加重平均、以下同じ)、CLMV では 2.7%となっており、ASEAN全体では 2.0%である (注 1)。ASEANと東アジア主要貿易相手国との貿易での関税も ASEAN+1FTA および RCEP により撤廃が進んでいる。また、デジタル技術の発展と導入により貿易手続きの簡素化や調和が可能となってきたことも大きい。多国籍企業を中心に東アジア各国で最適地調達、最適地生産を進めたことにより多国間をまたぐサプライチェーンが構築され、コストと時間の削減を実現するための通関など貿易手続きの効率化がさらに求められていることも貿易円滑化の推進要因となっている。また、2001 年 9 月の米国の同時多発テロ以降、武器等の水際での取り締まりなど貿易面の安全の確保も貿易円滑化の課題となっている。

WTO の世界貿易報告 2015 年版によると貿易コストは、開発途上国は従価関税 (ad valorem tariff) 換算で 219%、先進国は 134%である (注 2)。これは、物品の製造コスト 1 ドル当たりの貿易コストが開発途上国では 2.19 ドル、先進国は 1.34 ドルであることを 意味しており、貿易コストが極めて大きいことを示している (注 3)。WTO によると、貿易円滑化協定を完全実施すれば、貿易コストは平均で 14.3%、製造業品は平均 18.0%、農産品は平均 10.4%削減される (注 4)。貿易コストの削減により貿易の増加や多角化に加

え、関税収入の増加、汚職の減少、FDI増加なども期待できる(注5)。貿易コストは、コロナの感染拡大によるサプライチェーンの混乱と海運などの料金上昇、ロシアのウクライナ侵攻以降の資源価格高騰などから輸送コスト中心に上昇にしていると考えられ、貿易円滑化の重要性は増している。

ESCAP の「ASEAN におけるデジタルおよび持続的貿易円滑化報告 2023」によると、貿易円滑化の貿易コスト削減効果は、WTO の貿易円滑化協定の拘束的な規定を完全に実施すると 1.87%、非拘束的な規定も含めて完全に実施すると 3.06%、さらにペーパーレス貿易化を実現すると 8.95%となる (注 6)。ペーパーレス貿易実現の効果を国別にみると、シンガポール 2%、タイ 5%、フィリピン、マレーシア、インドネシアが 6%、カンボジア、ブルネイが 9%、ベトナムとミャンマーが 15%、ラオスが 16%となっている。貿易円滑化措置の実施が世界でもトップクラスのシンガポールは効果が小さいが、ベトナムやラオスは貿易コスト削減効果が大きい。

## 2. WTO での貿易円滑化の取組みと貿易円滑化協定

#### (1) 税関手続きの簡易化に関する国際条約と 1947 年 GATT

貿易円滑化は第2次世界大戦の前から取り組まれている。藤岡(2011)によると、1923年に国際連盟に加盟している33か国が参加して締結された「税関手続きの簡易化に関する国際条約」は1947年ガット、WCO京都規約など現代につながる貿易円滑化の礎を築いた画期的な国際条約である。同条約は、①対外貿易の障害除去、②衡平な待遇の原則遵守、③輸出入の禁止及び制限の緩和、④税関手続規則の公表、⑤通関貨物の諸税表の発表などが主な内容である(注7)。

大恐慌とブロック経済化そして第2次世界大戦を経てブレトンウッズ会議で自由貿易を基礎として平和と経済発展を実現するために国際貿易機関(ITO)の設立が米国により提案された。米国議会の反対により ITO は設立されず関税交渉に関する実体規定と手続き規定を抜き出して1947年にGATT(関税と貿易に関する一般協定)が創設された。1947年GATTでは、貿易円滑化については第5条で通過の自由、第8条で輸入及び輸出に関する手数料及び手続、第10条で貿易規則の公表及び施行が規定されている(表1)。その後、1957年に第8条の表題が「輸入及び輸出に関する手数料及び手続」に改正されたが、1995年1月1日のWTO協定の発効とWTO体制の成立まで貿易の円滑化に関しては何ら新しい協定や取り組みは行われなかった(注8)。ただし、1947年GATTを引用した1994年

GATT の第5条、第8条、第10条の規定は、祖父条項を否定し、これらの規定に抵触する国内法令を許容しない規定となった(注9)。

#### 表 1 1947 年 GATT の貿易円滑化関連規定

- 1. 第5条「通過の自由」: ①最も便利な経路の通過の自由、②税関手続きを除き不必要な遅延、制限の禁止、③合理的な課徴金と規則など。
- 2. 第8条「輸入及び輸出に関する手数料及び手続」: ①保護、財政上の目的の課税の禁止、②手数料、課徴金の数・種類の減少、③手続き範囲・複雑性の削減と書類の簡易 化など。
- 3. 第 10 条「貿易規則の公表及び施行」: ①貿易業者などが知ることができる方法で直 ちに公表、②関税引上げなどは公表前の実施の禁止、③貿易に関する全ての法令、判 決、決定の公平かつ合理的な方法での実施など。

(出所) WTO、1947 年 GATT。

#### (2) WTO 貿易円滑化協定(TFA)

WTOドーハ閣僚宣言で貿易円滑化が交渉課題として取り上げられ、2004年8月の一般理事会で交渉モダリティが合意され、貿易円滑化の交渉開始が決定された(注 10)。交渉のモダリティによると、交渉の対象は1994年GATTの第5条、第8条、第10条の関連する側面の明確化と改善である。目的は物品の移動、引取り、貿易手続きの迅速化、技術支援と能力構築などであり、開発途上国及び後発開発途上国への配慮が明示されている。2009年12月に貿易円滑化の「交渉テキストの統合ドラフト」が発出され、これを叩き台として交渉が行われた(注 11)。

WTO 貿易円滑化協定は、2013 年 12 月に WTO 閣僚会議で交渉が妥結、2014 年 1 月に 貿易円滑化協定を WTO 協定に挿入するための改正議定書が採択され、2017 年 2 月に発効した。2020 年 9 月現在、156 か国・地域が WTO 円滑化協定を受諾している。1995 年の WTO 設立以降、初めて全加盟国・地域が参加して作成された新しい協定である。

貿易円滑化協定は、物品(通貨物品を含む)の移動、引取りおよび通関が一層迅速に行われることを目的として 1994 年 GATT の第 5 条 (通過の自由)、第 8 条 (輸入及び輸出に関する手数料及び手続) および第 10 条 (貿易規則の公表及び施行の規定に関連する諸側面を明確なものとし、改善することを目指している (注 12)。そして、開発途上加盟国、特に後発開発途上加盟国の特別ニーズを認識し、この分野における能力の開発のために援

助及び支援を強化すること、貿易の円滑化及び関税法令の遵守に関する問題について加盟 国間の効果的な協力の必要を認識している。

協定の概要は表 2 のとおりであるが、この協定による加盟国政府の主要な義務は次のとおりである(注 13)。①輸入、輸出及び通過のための手続等に関する情報を無差別な、かつ、容易に知ることができる方法で速やかに公表、②全ての必要な情報が記載された書面による要請を提出した申請者に対して、合理的な方法で、定められた期限までに事前の教示、③物品の引取りを迅速に行うため、関税法令その他関連する法令の遵守を確保するための通関後の監査を採用し、又は維持、④腐敗しやすい物品の損失等を防止することを目的として、通常の状況においては可能な限り最短の時間内、例外的な状況において適当と認めるときは税関その他関係当局の執務時間外における腐敗しやすい物品の引取りについて定める、⑤開発途上国及び後発開発途上国に対する能力の開発のための援助及び支援の提供を促進するとともに、能力の開発のための援助及び支援に関する情報を貿易の円滑化に関する委員会に提供する。

#### (開発途上国、後発開発途上国への特別かつ異なった待遇)

WTO 貿易円滑化協定は、第 2 節で開発途上加盟国及び後発開発途上加盟国に対する特別かつ異なる待遇の規定を規定している。特別かつ異なる待遇については 3 つの区分が設けられている。区分 A は開発途上国が発効とともに実施し、後発開発途上国は発効から 1 年以内に実施する。区分 B は発効後経過期間を経て実施し、区分 C は発効後経過期間を経て実施し能力開発のための援助・支援を供与する。A、B、C という区分は、開発途上加盟国及び後発開発途上加盟国が個別に自ら指定する(第 14 条)。第 17 条には早期警報制度(区分 B 及び区分 C の規定を実施する期日の延長)として、自ら設定した確定日までに区分 B 又は区分 C に指定した規定を実施するに当たり困難に直面していると認める場合には、委員会に通報することが規定されている。

区分 C に指定した規定を実施する自国の能力が引き続き不足していると自ら評価するときは、関連する規定を実施することができない旨を委員会に通報し、委員会は専門家部会を設立し委員会に対して勧告を行う (第 18 条)。区分 B と区分 C との間の移動は委員会に通報することにより可能である (第 19 条)。

紛争解決については、一定期間適用の対象としないことが規定されている(第 20 条)。 区分 A は発効後 2 年間、後発開発途上国は 6 年間、区分 B と区分 C は後発開発途上国に ついては8年間である。能力の開発のための援助及び支援の提供は第21条に規定されており、拠出加盟国は、二国間で又は適当な国際機関を通じて、開発途上加盟国及び後発開発途上加盟国に対して相互に合意する条件で能力の開発のための援助及び支援の提供を促進する。

#### 表 2 WTO 貿易円滑化協定の概要

前文

第1節

## **GATT 第 10 条関係**

- 第1条 情報の公表及び入手可能性:①公表、②インターネットを通じて入手可能な情報、③照会所、④通報
- 第2条 意見の表明の機会、効力発生前の情報及び協議:①意見の表明の機会、効力発 生前の情報、②協議
- 第3条 事前教示
- 第4条 異議の申立て又は審査の請求のための手続き
- 第5条 公平性、無差別待遇及び透明性を向上させるためのその他の措置:①管理また は検査の強化のための通達、②留置、③試験手続

#### GATT 第8条関係

- 第6条 輸入および輸出について又はそれらに関連して課する手数料及び課徴金並びに 罰に関する規律:①一般的規律、②特定の規律、③罰に関する規律
- 第7条 物品の引取り及び通関:①到着の前の手続きの処理、②電子的な納付、③関税、租税、手数料および課徴金の最終的な決定からの引取りの許可の分離、④危険度に応じた管理手法、⑤通関後の監査、⑥引取りまでに要する平均的な時間の確定および公表、⑦特定事業者(認定事業者)のための貿易の円滑化に関する措置、⑧急送貨物、⑨腐敗しやすい物品
- 第8条 国境機関の協力
- 第9条 税関の管理下における輸入を予定している物品の移動
- 第 10 条 輸入、輸出及び通過に関する手続き:①手続きおよび所要の書類、②写しの 受理、③国際的な基準の使用、④シングルウィンドウ、⑤船積み前検査、⑥通

関業者の利用、⑦共通の国境手続きおよび統一的な所要の書類、⑧輸入が許可 されなかった物品、⑨物品の一時輸入

## GATT第5条関係

第11条 通過の自由

## その他

- 第 12 条 税関協力: ①遵守および協力を促進する措置、②情報の交換、③確認、④要請、⑤保護および秘密の取り扱い、⑥情報の提供、⑦要請の延期または拒否、 ⑧相互主義、⑨行政負担、⑩制限、⑪認められていない利用または開示、⑫二 国間のおよび地域的な協定
- 第2節 開発途上加盟国および後発開発途上加盟国に対する特別かつ異なる規定
- 第13条 一般原則
- 第14条 規定の区分
- 第15条 区分Aの通報および実施
- 第16条 区分B及び区分Cの実施のための確定日の通報
- 第17条 早期警報制度
- 第18条 区分B及び区分Cの実施
- 第19条 区分Bと区分Cの間の移動
- 第20条 紛争解決に係る規則及び手続に関する了解の適用のための猶予期間
- 第21条 能力の開発のための援助及び支援の提供
- 第22条 委員会に提出される能力開発のための援助及び支援に関する情報
- 第3節 制度上の措置及び最終規定
- 第 23 条 制度上の措置:①貿易の円滑化に関する委員会、②貿易の円滑化に関する国内の委員会
- 第24条 最終規定

(出所) WTO (2014) 「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定を改定する議定書」、外務省

# 3. 世界税関機構 (WCO) 改正京都規約

世界税関機構(World Customs Organization)は、1952 年 11 月に設立条約が発効し

1953 年 1 月に第 1 回の理事会が開催されており、日本は 1964 年に加盟している。WCO の加盟国・地域は 177 か国を数え世界の貿易の 98%をカバーしている。改正京都規約(税 関手続きの簡易化及び調和に関する国際規約 Revised Kyoto Convention)は、1973 年に京都での WCO 総会で採択された京都規約が改正され、2006 年 2 月に発効している(注 14)。各国の税関手続きの簡素化・調和を進めることにより、貿易コストの削減、通関手続きの予見性向上を図ることを目的としている。

藤岡(2011)によると規約の趣旨は、①税関手続き・実務の相違の除去、②税関手続き・ 実務の簡易化及び調和、③円滑化と税関管理の均衡、④情報の公開、⑤一貫性と透明性の 確保などに加え、⑥最新の税関手続き、⑦危険度に応じた管理、監査に基づく管理及び情 報技術の最大限の利用など最新の技法の採用、⑧関係当局と民間貿易関係者との協力、⑨ 関連する国際基準との整合性の確保、⑩行政手続きと司法手続きの見直しなどの新たな問 題意識を持った貿易円滑化の理念が含まれている(注 15)。

紙幅の都合で詳細な説明は避けるが、同規約の一般附属書には貿易円滑化に関する様々な規定が含まれている(注 16)。たとえば、第 3 章「通関作業及び他の税関作業」には、陸上国境における通関、電子的手段の利用、物品申告書に記載すべき事項と補助書類、物品の到着前審査、認定した者(authorized person)に対する特別な手続、物品の引取りの許可などが規定されている。認定した者は認定事業者(Authorized Economic Operator: AEO)につながる考え方である。第 6 章「税関管理」には、危険度に応じた管理、監査に基づく管理、貿易関係者との協力、情報技術と電子的手段の利用などが規定されている。第 7 章「情報技術の利用」では、情報技術利用の原則、国際規格の使用、第 8 章「税関と第三者との関係」では、第三者による事務処理の許容、事務処理の条件と責任、第 9 章「税関が与える情報並びに税関が行う決定及び教示」では、利害関係者の関連情報の入手、情報技術の利用、利害関係者への迅速かつ適切な個別的な事項についての情報提供とその条件、第 10 章「不服の申立て」は、不服申立ての権利、手続き、期間などが規定されている。

WCO の「国際貿易の安全確保及び円滑化のための WCO・SAFE 基準の枠組み(基準の枠組み)」は、2001 年 9 月 11 日の米国同時多発テロを受けて、国際貿易サプライチェーンの安全確保と貿易円滑化を目的に策定され、2007 年に発効した。安全の確保と貿易円滑化を両立させる制度として認定事業者(AEO)制度を確立させた文書である(注 17)。藤岡(2011)によると、基準の枠組みは、①事前貨物情報収集の国際標準化、②整合性のと

れたリスク・マネジメント・アプローチ、③輸出国における非破壊見地危機を使用したハイリスクなコンテナー及び貨物への検査、④一定の基準を満たす民間企業への優遇措置の明確化である。そして、AEOの条件、要件と相互承認について述べている。なお、日本は11 か国と AEO の相互承認を実施中である(注 18)。

#### 4. FTA による貿易円滑化の実施

貿易円滑化は FTA によっても進められている。貿易円滑化規定をもつ FTA は 1990 年 代以降に増加しており、とくに WTO の貿易円滑化協定交渉が始まった 2004 年以降に貿 易円滑化規定をもつ FTA の比率が高まっている (注 19)。WTO に通報された発効済の FTA の 90%は貿易円滑化規定を持っている (注 20)。FTA に含まれる貿易円滑化規定で 多い規定は、税関関連情報の交換 (72.5%)、手続きの簡素化 (63.6%)、税関および貿易 円滑化における協力 (63.1%)、情報の公表と入手可能性 (54.2%)、不服申立て(46.6%)で ある (注 21)。

ASEAN の例をみると、1992 年 1 月の第 4 回首脳会議で調印された「AFTA のための共通実行特恵関税(CEPT)スキームに関する協定(CEPT協定)」には貿易円滑化に関する規定はない。また、ASEAN+1FTA をみると、ASEAN 中国 FTA(ACFTA)には貿易円滑化の規定はなく、第 10 条「透明性」で 1994 年 GATT 第 10 条(貿易規則の公表)が必要な変更を加えて ACFTA の完全な一部であると規定している。ASEAN 韓国 FTA(AKFTA)も貿易円滑化の規定はないが第 4 章「透明性」で ACFTA と同様に規定し、ASEAN インド FTA(AIFTA)も第 5 条「透明性」で同様に規定している。ASEAN 日本 EPA(AJCEP)には、貿易円滑化という規定はないが、第 2 章「物品の貿易」の第 22 条に税関の規定が置かれている。日本は、CLM 以外の ASEAN7 か国とは二国間 EPA を締結している。二国間 EPA では、税関手続きの迅速化、税関当局間の情報交換、一時輸入の手続き簡素化、税関手続きの透明性などの規定が置かれている(注 22)。

詳細な貿易円滑化の規定を持つのは ASEAN 豪州ニュージーランド FTA(AANZFTA)である。第1章「物品の貿易」では、輸出入に係る手数料及び課徴金、貿易規制の公表と管理、コンタクト・ポイントなどが規定され、第4章「税関」では、税関手続きと円滑化、税関協力、自動化システムの採用、評価、リスクマネジメント、秘密の取扱い、照会所、協議、審査および上訴など貿易円滑化協定に類似した規定が盛り込まれている。

2018年12月に発効した CPTPPは、第5章「税関手続き及び貿易円滑化」で詳細な規

定を盛り込んでいる(表 3)。事前教示では、輸入に先立ち輸入者、輸出者または生産者の書面による要請があった場合は、関税分類、関税評価の基準の適用、原産品であるかなどについて書面による事前教示を 150 日以内に行うことなどが規定されている。物品の引取りでは関税法の遵守を確保するために必要な期間(貨物の到着から 48 時間以内)に引取りを許可する迅速通関が規定され、急送貨物では税関書類の到着後 6 時間以内に当該急送貨物の引取りを許可することが規定されている、自動化では単一の窓口で輸出入の標準的な手続を電子的に完了するシングルウィンドウが規定されている。CPTPPにはブルネイ、マレーシア、シンガポール、ベトナムの 4ASEAN 加盟国が参加している。

2022年1月に発効したRCEPにはASEANの全加盟国が参加しており、RCEPの貿易円滑化規定はASEANの域内取引にも適用される。RCEPも詳細な貿易円滑化規定を含んでいる(表 3)。迅速通関や急送貨物はCPTPPと同レベルの規定となっており、事前教示はCPTPPの150日以内に対し、可能な場合90日以内に書面により行うと規定された。CPTPPに規定のない認定事業者制度についてRCEPは規定しているが、CPTPPで規定しているシングルウィンドウは規定がない(注 23)。

表 3 CPTPPとRCEPの貿易円滑化規定

CPTPP 第5章 税関手続き及び貿易円滑化	RCEP 第 4 章 税関手続き及び貿易円滑化		
第1条 税関手続き及び貿易円滑化	第1条 定義		
第2条 税関協力	第2条 目的		
第3条 事前教示	第3条 適用範囲		
第4条 助言又は情報の要請に対する回答	第4条 一貫性		
第5条 審査および上訴	第5条 透明性		
第6条 自動化	第6条 照会所		
第7条 急送貨物	第7条 税関手続き		
第8条 罰則	第8条 船積み前検査		
第9条 危険度に応じた管理手法	第9条 到着の前の処理		
第10条 物品の引取り	第 10 条 事前教示		
第 11 条 公表	第 11 条 物品の引取りの許可		
第12条 秘密の取扱い	第 12 条 情報技術の利用		
	第 13 条 認定事業者のための貿易円滑化措置		

第 14 条 危険度に応じた管理手法 第 15 条 急送貨物 第 16 条 通関後の監査 第 17 条 引取りの許可の所要時間調査 第 18 条 審査の請求及び異議の申立て 第 19 条 税関協力 第 20 条 協議および連絡部局 第 21 条 実施措置

(出所) CPTPP 協定および RCEP 協定

# 第2節 AEC2015 までの ASEAN の貿易円滑化

#### 1. ATIGA で貿易円滑化を規定

ASEAN の経済統合は、1993 年の AFTA 開始から 2002 年までが第 1 段階、2003 年の AEC2015 の構築開始から 2015 年末の創設までが第 2 段階、AEC2025 に向けて行動計画 を開始した 2016 年から 2025 年を第 3 段階と分けることができる。貿易円滑化に取り組み始めたのは第 2 段階からである。

前述のように「AFTA のための共通実行特惠関税(CEPT)スキームに関する協定」には貿易円滑化に関する規定はない。貿易円滑化を規定した協定は、2008 年に調印された ASEAN 物品貿易協定 (ASEAN Trade in Goods Agreement: ATIGA) である。ATIGA は、CEPT 協定を抜本的に改定した協定である。CEPT 協定は全体で 10 条の短い協定だったが、ATIGA は 98 条となり、①貿易円滑化、②税関、③任意規格、強制規格及び適合性評価措置、④衛生植物検疫、⑤貿易救済措置などの分野を新たに対象とした。

ATIGA は、第 1 章「総則」の第 7 条に「輸出入に係る手数料と課徴金」、第 11 条に「通告手続」、第 12 条に「貿易規則の公表と施行」、第 13 条に「ASEAN 貿易レポジトリ」、第 14 条に「機密性」など貿易円滑化に関連した規定が置かれている。第 5 章は貿易円滑化章であり、「ASEAN 貿易円滑化作業プログラム」(第 45 条)、「貿易円滑化の対象(税関手続き、貿易規則と手続き、標準と適合性、衛生植物検疫措置、ASW など)」(第 46 条)、「貿易円滑化の原則(透明性、簡素化・実際性・効率、無差別、一貫性と予見可能性、調和・標準化・認証、現代化と新技術の使用など)」(第 47 条)などを規定している(表 4)。ASW

については、ASW 創設実施協定と同議定書により行うとし(第 49 条)、貿易円滑化作業 プログラムの実施状況と評価は ASEAN 評議会に報告され、実施のモニタリングは高級経 済実務者会議(SEOM)が調整する(第 50 条)。

#### 表 4 ATIGA の第 5 章貿易円滑化の規定

第 45 条	貿易円滑化作業計画とその目的
第 46 条	ASEAN 貿易円滑化作業計画の範囲
第 47 条	貿易円滑化の原則
第 48 条	貿易円滑化の進展のモニタリング
第 49 条	ASEAN シングルウィンドウの創設
第 50 条	実施取決め

(出所) ASEAN, ASEAN Trade in Goods Agreement

税関は第6章税関章で規定されている(表5)。税関手続きの効率的・経済的な実施と迅速な通関、税関手続きと慣行の簡素化と調和、税関当局間の協力促進などの「目的」(第51条)、「定義」(第52条)、「税関手続きと管理」(第54条)、「物品到着前の書類取扱い」(第55条)、「リスク管理」(第56条)、「関税評価」(第57条)、「情報技術の利用」(第58条)、「公認実務管理者」(第59条)、「再支払い・還付・担保」(第60条)、「事前教示」(第62条)などWTOの貿易円滑化協定に含まれる規定を含む詳しい内容となっている。ASEAN税関局長・長官会議が税関に関する規定の施行に責任を持つ。

## 表 5 ATIGA 第 6 章税関章の規定

	X • / / / / / / / / / / / / / / / / / /				
第 51 条	目的				
第 52 条	定義				
第 53 条	範囲				
第 54 条	税関手続きと管理				
第 55 条	物品到着前の書類取扱い				
第 56 条	リスク管理				
第 57 条	関税評価				
第 58 条	情報技術の利用				
第 59 条	公認実務管理者				

第60条 | 再支払い・還付・担保 第61条 | 通関後の検査 第62条 | 事前教示 第 63 条 一時輸入 第 64 条 | 税関協力 第 65 条 透明性 第 66 条 照会所 第 67 条 協議 機密性 第 68 条 | 第69条 審査及び上訴 第70条 | 実施及び制度面の取決め

(出所)表 4 と同じ。

## 2. AEC2015 での貿易円滑化の取組み

AFTA に続いて ASEAN は 2003 年から ASEAN 経済共同体 (ASEAN Economic Community: AEC) の形成を目指した。2015 年を目標年次とする AEC2015 は、物の貿易の自由化を目指す AFTA に続く経済統合であり、サービス、投資、熟練労働者の自由な移動と資本のより自由な移動を目指す統合の深化である(注 24)。AEC2015 の目標は幅広く、経済統合に加えインフラの整備、知的財産権、格差の是正、ASEAN 域外との FTA などを含んでいる(注 25)。

AEC の実現への最初の行動計画は、2004 年 11 月に開催された第 10 回首脳会議で採択されたビエンチャン行動計画(Vientiane Action Programme: VAP)である。VAP の貿易円滑化についての行動計画は、①WTO 関税評価協定と世界関税機構などの関税関連協定の採用により ASEAN の関税構造を統合、②ASEAN 戦略的関税開発計画 2005-2010 のプログラム実施により関税手続きと実施を改善するためのシングルウィンドウの促進、③AFTA の原産地規則を透明性が高く、予測可能で、他の地域貿易協定の最善の実施例(ベスト・プラクティス)を考慮した標準化されたものに改善、などである。

(AEC ブループリント 2015)

VAP に続く 2015 年までの詳細な行動計画は 2007 年に発表された AEC ブループリン

ト 2015 であり、AEC2015 の目標と行動計画、スケジュールを提示している(注 26)。 AEC ブループリントは、①単一の市場と生産基地、②競争力のある経済地域、③公平な経済発展、④グローバルな経済への統合の4大目標を掲げており、貿易円滑化は第1目標の「単一の市場と生産基地」の「物品の自由な移動」に行動計画が提示されている。

貿易円滑化の行動計画は、①貿易・通関手続きとプロセスを簡素で調和し標準化されたものとするための包括的な貿易円滑化作業プログラムを実施、②地域貿易円滑化協力メカニズムと ASEAN 貿易円滑化情報蓄積システムを創設、③ASEAN での決定を各国レベルで実施す措置を講じ、能力養成プログラムを作成、である。税関統合については、①簡素で調和がとれ国際標準に即した手続きを導入し ASEAN 税関申告書による貨物・船積手続きモデルを通じて税関業務を現代化、②生産とサプライチェーンの統合に対応するための ASEAN 通関トランジットモデル、③委託加工や仮輸入などに対応できる通関システムを創設、④関税分類、関税評価、原産地決定システムの調和と統一を実現し、ASEAN 電子通関を実施、などが行動計画である。

ASEAN シングルウィンドウ(ASW)については、①2008年までにナショナル・シングルウィンドウ(NSW)を実現(CLMVは 2012年)、②そのために申告書類、その処理を共通化し電子化を進める、③ICTの導入を加速などが行動計画となっている。

## 3. AEC2015 の貿易円滑化の成果

AEC2015 は ASEAN 域内関税撤廃を 2015 年にほぼ実現し (CLMV の一部品目 (品目数の 7%) は 2018 年に関税撤廃)、ASEAN 自由貿易地域を実現するという大きな成果を残した (注 27)。一方、貿易円滑化は進展したものの未達成分野も多く、AEC2025 の主要な課題となっている。主要な分野について進捗をみてみたい (注 28)。

ASW は、2005 年に ASW 設立協定が締結されているが、2015 年時点では実現は遅れている。NSW はシンガポールが最も先行して稼動させていたが、その他の ASEAN5 も 2009 年以降稼動させた。ベトナムは 2014 年稼動の予定となっておりカンボジア、ラオス、ミャンマーは NSW の構築を始めた段階となっていた(注 29)。ATIGA のフォーム D と ASEAN 税関申告書の交換についての 7 か国の連結テストの成功が 2014 年の経済大臣会議で報告されている。

税関業務円滑化(到着前検査制度、ASEAN 通関申告書(ACDD)、ASEAN 税関貨物通過制度 (ACTS)、ASEAN 統一関税分類 (AHTN) の採用など) は進展している。ただし、

①ACDD はマレーシアでは導入されていない、②関税番号が国により違う、③事前教示制 度が実務的には利用できない、④EDI によるペーパーレス化が不十分、 など ASEAN レベ ルで制度として出来ていても税関の現場では実施されていない事例が多いなどの問題が 指摘されていた。ASEAN 税関貨物通過制度 (ASEAN Customs Transit System : ACTS) は、2014 年 8 月の経済大臣会議でマレーシア、タイ、シンガポール間で実施中のパイロ ットプロジェクトの準備の進展を評価し通過貨物円滑化協定の第二議定書(国境交易所・ 事務所の指定) のテキスト作成と第七議定書(トランジット通関) の調印の加速を促した。 原産地規則の改善は進展した。原産地規則は、2008年から関税番号変更規準の採用によ り付加価値基準との選択制となり、2014年より原産地証明への FOB 価額記載の取りやめ (付加価値基準以外) など日系企業の要望に応じて「使い勝手の良い」規則への改善が進 んでいる。原産地証明については、第三者証明に加えて自己証明制度 (Self-Certification Pilot Project) の導入に取組んだ。2010年からシンガポール、マレーシア、ブルネイで 「第一認定輸出者(certified exporter)自己証明制度」のパイロットプロジェクトを開始し、 タイは 2011 年に参加し、カンボジアとミャンマーが 2014 年 8 月の経済大臣会議で参加 を表明した。2012年にインドネシア、フィリピン、ラオスが利用制限の強い「第二認定輸 出者自己証明制度」のパイロットプロジェクトを開始、2014 年 8 月の経済大臣会議でタ イ、ベトナムも参加を表明した。

## 第3節 AEC2025 における貿易円滑化の実施計画

## 1. AEC ブループリント 2025 と AEC2025 統合戦略的行動計画 (CSAP)

ASEAN は 2016 年から 2025 年を目標年次とする AEC2025 の構築を開始している。 AEC2025 の戦略目標は、①統合され高度に結束した経済、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強靭で包摂的、人間本位・人間中心の ASEAN、⑤グローバル ASEAN の 5 つである。 ASEAN の貿易円滑化への取組みが本格化するのは AEC2025 の構築が開始されてからである。

ASEAN 経済共同体(AEC)ブループリント 2025 は、物品の貿易について①ATIGA の強化、②原産地規則の施行の簡素化と強化、③貿易円滑化の施行の加速と深化、④税関、⑤任意規格・強制規格・適合性評価(STRACAP)の 5 分野を取り上げている。AEC ブループリント 2025 の実施計画が、目的、戦略的措置、主要行動計画、実施措置、スケジュ

ールを示す AEC2025 統合戦略的行動計画 (CSAP: 2017年2月発表) である。物品の貿易の CSAP は、ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) の強化、原産地規則の施行の簡素化と強化、貿易円滑化措置の実施の加速と深化の3つの戦略的措置を定めている。貿易円滑化の主な措置は次のようなものである。

(1) ATIGA の貿易円滑化規定と WTO の貿易円滑化協定の履行支援(2016年-25年) ASEAN 加盟国は全て WTO 貿易円滑化協定を受諾している(注 30)。WTO 貿易円滑化協定は前述のように、開発途上国及び後発開発途上国について特別かつ異なる待遇を規定しており、対象の規定について 3 つの区分を設けている。ASEAN では、カンボジア、ラオス、ミャンマーが後発開発途上国に該当しており、次のような経過期間が設定されている(表 6)。区分 C は、国際機関や先進国からの支援を行うことになっている。支援の内容は、人材育成と訓練、ICT、インフラ整備、法規制の枠組み構築などが多く、支援機関は世界銀行、WCO、EU などである(注 31)。

# 表 6 WTO 貿易円滑化協定における CLM の特別待遇 (発効時点)

- カンボジア (16年2月発効):通報 (C18年)、到着前の手続きの処理 (C19年)、 認定事業者 (C20年)、腐敗しやすい物品 (C22年)、国境機関の協力 (C17年-22年)、シングルウィンドウ (C22年)、通過の自由 (C22年)、その他は区分A(1年)。
- 2. ラオス (15年9月発効): 発効前の意見表明と情報 (B20年)協議 (B20年)、事前教示 (C22年)、試験手続 (C22年)、手数料と課徴金の一般原則 (B20年)、罰則の原則 (B20年)、引取りの分離 (B20年)、腐敗しやすい物品 (B20年)、電子的納付 (C22年)、危険度に応じた管理手法 (C22年)、通関後監査 (C22年)、引取りまでの平均的時間の確定 (C22年)、認定事業者 (C22年)、急送貨物 (C22年)、腐敗しやすい物品 (B20年)、国境機関の協力 (C22年)、輸出入の手続きと書類 (C22年)、写しの受理 (C22年)、国際標準の使用 (C22年)、シングルウィンドウ (C22年)、共通国境手続き (C22年)、輸入不許可物品 (22年)、一時輸入と国内国外加工 (22年)、通過の自由 (C22年)、税関協力 (C22年)。
- 3. ミャンマー (2015 年発効): 照会所、留置、輸入・輸出に関する手数料、通関業者の利用、輸入不許可物品などを除き区分 C、移行期間は明示されていない。

注:カッコ内は実施日。

<sup>(</sup>出所) WTO-TFA データベースにより執筆者が作成。

## (2) 貿易円滑化プラットフォームの運用(2016年-25年)

貿易円滑化実施のために 2016 年以降、プラットフォームと呼ばれる次のような新たな制度や措置が開始された。ASEAN 貿易リポジトリ(ASEAN Trade Repository: ATR)、ASEAN Tariff Finder、ASEAN 投資サービス貿易解決(ASEAN Solutions for Investment, Services and Trade: ASSIST)などの新たな措置および AEC2015 から実施を進めてきたASW などの全面運用が主要行動計画となっている。

ATR は、各国の貿易関連情報のデータベースである NTR (ナショナル貿易リポジトリ) を相互に接続したものであり、2016 年に開始された。ASEAN 及び各国の貿易に関連した情報(関税、原産地規則、貿易および通関関連の法律と規制、貿易および通関手続きと文書、認定事業者(AEO)リストなどへのアクセス窓口となる。ASEAN Tariff Finder は、ATIGA および ASEAN+1FTA について最新の情報の提供を目的にしており、2016 年 8 月に開始された。ASEAN 各国および ASEAN+1FTA パートナーの最新の関税情報が入手できる。

ASSIST は、ATIGA88 条に基づき、物品貿易、サービス貿易、投資に関する問題解決のための非拘束的な協議メカニズムであり、2016 年に導入された。ビジネスに関連する問題に直面した ASEAN をベースとする企業が申し立てをでき、40-60 営業日以内に実務的な解決策を提示し、企業は ASEAN 各国政府に直接にコンタクトできる。 ASSIST は EUの制度である SOLVIT を参考にしており、ATR ともども EU が協力している。

ASEAN シームレス貿易円滑化指数(ASEAN Seamless Trade Facilitation Indicators: ASTFI)は、2017年の第 49 回経済大臣会議で採択された。ASTFI は ASEAN の貿易円滑化に係る協定や行動計画などの実施状況をモニターし評価する指標であり、東アジア・アセアン経済研究センター(ERIA)が開発を行った。2018年に ASTFI ベースラインスタディが作成されて以降、貨物引取り時間調査(time release study)に基づく貿易コストの測定に基づく評価が行われている。

## (3) 税関(2016年-25年)

ATIGA は税関については前述のように全 20 条の詳しい規定を設けている。2012 年には、電子化、ASW、ASEAN 税関申告書(ACDD)などを含む全 65 条の ASEAN 税関協定(ASEAN Agreement on Customs)が締結され 2014 年に発効している。税関について

は、①税関当局の協力、②ASW の全面実施と WTO 貿易円滑化協定の推進、③関税評価と分類での協力、④南北回廊と東西回廊での ASEAN 税関貨物通過システム(ACTS)の実施による ASEAN の連結性の促進など広範な行動計画が策定されている。税関統合は、2015 年 5 月の ASEAN 関税総局長会議で承認された税関発展戦略的計画により進められている。中核的なプログラムは ASEAN 税関貨物通過システム(ACTS)であり、EU の支援(ASEAN Regional Integration Support from the EU Plus: ARISE Plus)を受けて実施されている。ACTS は、ASEAN における 3 か国以上での越境陸上輸送においてトランジット通関を行うための制度である。ACTS を利用すれば、1 回の申告で、通過する各国税関での申告や国境でのトラックの積み替えが不要になる。

認定事業者(AEO)の促進と AEO の相互承認のための協力メカニズムを進めることは 2012 年 ASEAN 税関協定の第 35 条で規定されている。AEO 制度については後述する。

#### 2. ASEAN 貿易円滑化枠組みおよび貿易円滑化戦略的行動計画

## (1) ASEAN 貿易円滑化枠組み

ASEAN 貿易円滑化枠組み(ASEAN Trade Facilitation Framework:ATFF)は、2016 年 8 月の第 48 回経済大臣会議で採択された。ATFF は貿易円滑化を進めるための基盤となるものであり、AEC ブループリント 2025、ATIGA、WTO 貿易円滑化協定などの要素を統合し貿易円滑化に関する ASEAN の約束の効果的な実施に焦点を当てている。ATFFの対象領域は、①税関と輸送円滑化、②貿易規制と手続きの透明性、③基準と適合性、④民間セクターの関与とビジネス円滑化、⑤その他の領域(ASW、ACTS、ATRs、ASSIST など)である。

ATFFの目的は次の7つである。①高度に統合された一貫性のある経済の実現のための競争的、効率的でシームレスな物品の移動、②非関税措置(NTM)の影響の最小化と非関税障壁(NTB)の除去、③民間セクター(とくに零細中小企業)の関与、④開発格差への取組みと後発途上国メンバーの貿易円滑化への取組み、⑤関連機関の制度的な協力、⑥貿易円滑化措置の実施のモニタリングメカニズムの改善、⑦WTOとWCOなどの国際機関が認めた貿易円滑化措置の実施奨励。

原則については、①透明性、②コミュニケーションと協議、③簡素化と効率、④無差別、 ⑤一貫性と予測可能性、⑥調和と相互承認、⑦現代化と新しい技術の利用、⑧デュー・プロセス、⑨協力、⑩民間セクター指向の10が掲げられている。制度的枠組みについては、 2016 年 8 月に第 38 回経済大臣会議で設立が決まった ASEAN 貿易円滑化合同協議委員会 (ASEAN Trade Facilitation Joint Consultative Committee: ATF-JCC) が担当機関となり、ASEAN 貿易円滑化戦略的行動計画(2017-2025)を策定するとともに ASEAN 貿易円滑化作業計画 (ASEAN Work Programme on Trade Facilitation)を策定、見直し、更新する。また、貿易円滑化に関連する全ての ASEAN の機関の活動を指示し調整し、高級事務レベル協議(SEOM)、AFTA 協議会、経済大臣会議などに進捗について報告を行う。

#### (2) ASEAN 貿易円滑化戦略的行動計画

AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画(AEC2025 Trade Facilitation Strategic Action Plan、ATF-SAP)は、2017 年 9 月の第 41 回経済大臣会議および第 31 回 AFTA 協議会で採択された。 2025 年までの貿易円滑化分野の 7 つの主要目標について、行動計画、実績(outputs)、成果(outcomes)、成果指標(outcomes Indicators)、目標年(timeline)、担当部局を示している。ATF-SAP の目標として、①AEC における貿易取引コストを 2020年までに 10%削減する、②2017 年から 2025 年の間に ASEAN の域内貿易を倍増する、③世界経済フォーラムグローバル競争力レポートなどのランキングの改善、の 3 点が掲げられている。

7つの目標は次のとおりである。①ベスト・プラクティスに照らして、WTO、WCO などの国際機関に受け入れられた貿易円滑化措置の実施の加速を奨励する、②ASEAN の貿易生産ネットワークを強化し、グローバルバリューチェーンへの参加を促進し、高度に統合され結束した経済を実現するために競争力があり効率的でシームレスな物品の移動を域内で達成する、③ASEAN でのビジネスに要するコストと時間を削減し正当な政策目的を追求するために非関税措置(NTM)の貿易歪曲効果に効率的に対処する効果的かつ対応力のある地域的アプローチを実施する。④地域経済統合のプロセスにおいて零細中小企業(MSME)の開発と促進に重点を置きながら民間セクターの積極的な関与を進める、⑤2016-25年の部門別作業計画と ASEAN ブループリント 2025に整合させて貿易円滑化措置を効果的に実施するために ASEAN の関連機関の間の制度的な調整を強化する、⑥全ての ASEAN 加盟国、とくに後発開発途上加盟国の貿易円滑化プログラムへの参加を増進させる、⑦ASEAN の産業とビジネスの競争力改善における効率と対応力の強化を目的に貿易円滑化措置の実施メカニズムのモニタリングを改善する(表 7)。

#### 表 7 ATF-SAP の 7 つの目標と戦略的措置

- 1. 貿易円滑化措置実施加速: ①WCO の改正京都規約に沿った通関手続き(2025)、②WTO 貿易円滑化協定(WTO-ATF)カテゴリーA約束の全面実施、③同カテゴリーB、Cの実施加速、④貿易円滑化の経験とベストプラクティスの共有、⑤国際的ベスト・プラクティスの採用の探求
- 2. 競争力があり効率的でシームレスな物品の移動: ①ASW、ATR、ACTS、ASSIST の全面的な運用と利用、②簡素化され迅速な国境手続き(技術的要件の調和と行政手続き簡素化、危険度に応じた管理手法の自動化、引取りまでに要する時間の調査の実施、認定事業者)
- 3. NTM への対処: ①ASEAN 非関税障壁データベースの更新(2018-20)、②ATIGA11 条 「通告手続」に相互通告を含め強化する、③障壁効果をもつ NTM についてスタンドスティルとロールバックの約束を行う可能性調査、④除去すべき貿易障壁を特定するための NTM の評価ガイドライン開発、⑤国家貿易円滑化調整委員会の強化、⑥企業(とくに MSMEs) が容易に知ることができ理解できる方法で財の輸出入に関連した利用可能な法、規制、手続きを策定、⑦加盟国が国境措置に関する法、規制の導入あるいは修正に事前に意見を述べる機会を提供するメカニズム、⑧民間セクターがNTM について報告をするなど ASSIST の強化。
- 4. 民間セクター (とくに MSMEs) の関与: ATF-JCC での貿易円滑化に関する民間セクターの関与の強化 (2020)
- 5. 部門別機関の制度的調整:制度的調整のためのガイドラインの運用(2017-25)
- 6. 後発開発途上国を含む加盟国の参加増大:貿易円滑化プログラムを実施するための加盟国(とくに後発開発途上国)支援プロジェクト(2017-25)
- 7. モニタリングメカニズムの改善: ①ASTFI を利用した貿易円滑化について 2 年の一度の調査 (2008-2025)、②貿易円滑化指標についての訓練 (2017-25)

(出所) AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画により作成。

## 第4節 貿易円滑化とその成果および評価

- 1. AEC2025 の貿易円滑化の成果
- (1) AEC2025 中間評価など

AEC2025 は現在実施中であり、全体的な評価は明らかにされていない。実施状況は ASEAN 経済大臣会議などでの報告により進展のあった分野を中心に発表されている。 ASEAN は 2021 年 4 月 28 日に ASEAN 経済共同体 (AEC) ブループリント 2025 の中間 評価 (Mid Term Review: MTR) を発表した (注 32)。貿易円滑化を含む「高度に統合され結合した経済」は、主要行動計画は完了が 60.3%、実施中が 32.1%となっており、未実施が 6.8%、撤回が 0.8%と少なく、比較的順調に進展した分野である。貿易円滑化では、ASEAN 全体での原産地証明の自己証明制度 (ASEAN-Wide Self-Certification: AWSC)の開始、付加価値基準での原産地証明書(フォーム D)への FOB 価格記載義務の撤廃、ASEAN 税関貨物通過制度 (ACTS)、ASW の全加盟国での運用開始 (ATIGA の原産地証明書の電子的交換)など長年の多くの課題で前進していると評価している (注 33)。

## (2) 経済大臣会議などでの報告

(貿易円滑化推進のための体制整備)

貿易円滑化のための施策を実施する体制やメカニズムなどが 2016 年から 2017 年に整備されたことは重要である。既述のように、貿易円滑化を進める基本計画となる ASEAN 貿易円滑化枠組み(ASEAN Trade Facilitation Framework: ATFF)が 2016 年に採択され、具体的な行動計画である AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画(AEC2025 Trade Facilitation Strategic Action Plan、ATF-SAP)が 2017 年に決定されている。また、ASEAN 貿易リポジトリ(ASEAN Trade Repository: ATR)、ASEAN Tariff Finder、ASSIST、ASEAN Seamless Trade Facilitation Indicators(ASTFI) など情報の公表に係るメカニズムが整備された。

#### (原産地証明の自己証明制度)

物品の貿易では、ASEAN 全域での原産地証明の自己証明制度(ASEAN Wide Self-Certification: AWSC)を 2020 年 3 月に実施するための ATIGA(ASEAN 物品貿易協定)の 第一改定議定書が 2019 年 1 月に調印され、2020 年 9 月 20 日に発効した。ASEAN の原産地証明は、政府機関が証明書を発給する第三者証明制度だったが、発給時間の短縮と手続きの簡素化のために自己証明制度の導入を 2010 年から進めてきた。具体的には、シンガポール、マレーシア、ブルネイ、タイ、カンボジア、ミャンマーが参加する第一認定輸出者自己証明制度とインドネシア、フィリピン、ラオス、タイ、ベトナムが参加する第二

自己証明制度をパイロットプロジェクトとして実施していた。2 つのパイロットプロジェクトを統合した ASEAN 全域での自己証明制度の実施が 2018 年 8 月の経済大臣会議で承認されていた。

ATIGA 第一改訂議定書では、ATIGA OCP(運用上の証明手続き)のルール 25 の改定により関税番号変更基準に加え、付加価値基準でも原産地証明書(フォーム D)への FOB 価格記載義務の撤廃が規定された(仕向け地がカンボジア、インドネシア、ラオスの場合を除く)(注 34)。フォーム D への FOB 価格記載はマージンを知られるなどの不都合が生じるとして記載義務の撤廃を ASEAN の日系企業が求めていた。商流、物流とも第三国を経由する取引において第三国で発給される Back-to-Back 原産地証明にオリジナル原産地証明(フォーム D)の発給日と参照番号を記載することが ATIGA OCP のルール 11 の改定により規定された。

#### (ASEAN 認定事業者制度)

税関が法令遵守に優れた事業者を認定し、通関手続き上の便益を与える認定事業者 (Authorized Economic Operator: AEO) 制度は日本をはじめ世界各国導入されている。 ASEAN も ASEAN 税関協定の 35 条で AEO 制度の導入を規定し AEO および AEO の相互承認取り決め (MRA) の導入を進めている。2019年12月にフィリピンが AEO 制度を立ち上げ、2023年時点で全加盟国が導入している。

ASEAN 認定事業者制度の相互承認(MRA)実現に向けて小委員会が設立された。AEO 認定業者を他国でも承認するのが相互承認であり、ASEAN 内での相互承認のための「ASEAN 認定事業者相互承認取決め(AAMRA)」については、共同行動計画が採択されている。2022 年中に調印を行い 2023 年に準備のできた加盟国から実施に移すパスファインダー(先遣隊)プログラムを開始する計画である。2023 年 9 月 19 日にマレーシアが調印し加盟 10 か国が AAMRA に調印した。先行する 6 か国による 6 か月の AAMRA のパイロット運用が 2023 年中に開始され、2024 年から全面運用の予定である。

## (ASEAN 税関貨物通過システム)

ASEAN 税関貨物通過システム(ASEAN Customs Transit System: ACTS)の稼働に向けての法的整備と準備も進んでいる。ACTS は、ASEAN における 3 か国以上での越境輸送においてトランジット通関を行うための制度である。越境の際の出入国、通関、検疫な

どの手続きを1回の手続きとするシングルストップ化、窓口を一本化するシングルウィンドウ化などを決めており、陸路輸送の通関など越境手続きの簡素化、時間短縮、コスト削減に寄与すると期待されている。2020年4月までに法的枠組みを作り、フェーズ1の南北回廊(マレーシア、シンガポール、タイ)とフェーズ2の東西回廊(カンボジア、ラオス、ベトナム)で実施の予定だった。

ACTS は ASEAN 通過貨物円滑化に関する枠組み協定 (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT、2000 年発効)の第七議定書(2015 年調印)に基づき実施される。第七議定書は 2019 年初時点で全 10 カ国が批准していた。 ACTS は 2020 年 11 月 2 日に開始された。ACTS は、タイ、マレーシア、シンガポールを結ぶフェーズ 1 とベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーを結ぶフェーズ 2 に分けて、試験運用が 2016 年 11 月から実施され、2020 年から実施されていた。現在、民間セクターの参加するイベントなどにより ACTS の利用促進を図っており、ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンを含むボルネオ回廊での ACTS 実施のフィージビリティ・スタディを行っている。

#### (ASEAN 統一関税分類の見直し)

ASEAN 統一関税分類 (AHTN) 2017 の見直しが 2019 年 7 月に開始された。AHTN2022 の作成を目指しており、HS コード 2017 が 2022 に改訂されることに従って改定されるものである。2023 年経済大臣会議で ASEAN 全加盟国により AHTN2022 が施行されたことが報告された。

#### (ASEAN シングルウィンドウ)

ASEAN シングルウィンドウ (ASW) による原産地証明の電子的交換 (e-Form D) については、ブルネイが 2019 年 4 月 1 日に参加し 6 か国で実施されている。カンボジア、フィリピン、ラオスの 3 か国の作業も進展しており、2019 年末までに参加予定だった。2020 年 1 月には ASW は 9 か国 (公式には 10 か国) で導入され、ATIGA の原産地証明書 (e-Form D) の電子的交換が始まった。遅れていたラオスは 8 月 28 日に正式に導入し、10 か国による運用が始まった。

ASEAN 税関申告書類(ASEAN Customs Declaration Document: ACDD)の電子的交換は9か国により導入されており、残るラオスについては2023年中に導入の見込みであ

る。通関手続きの電子化は、手続きにおける対面接触を避けることにより、コロナ感染拡大防止にも効果があることから日系企業をはじめ民間企業が要望していた。2022 年時点でインドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナムの 4 か国が電子原産地証明(e-Form D)に完全に移行しており、他の 6 か国は電子化への作業を加速している。電子衛生植物検疫証明(e-Phyto Certificates)の電子的交換はタイとインドネシアで2022 年中に開始され、フィリピンの23 年中の参加が期待されている。また、日本、中国、韓国、米国と通関書類の電子的交換を行うことについて協議が進展している。

# (3) WTO 貿易円滑化協定データベースと ESCAP の貿易円滑化報告 (WTO TFA データベース)

WTO の貿易円滑化協定データベースによると、WTO 貿易円滑化協定の諸規定の実施も概ね順調に進んでいるが、国による差が大きい。シンガポールをはじめ、ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンが2023年の実施率が100%となっており、タイも98.7%である。一方、ラオスは49.6%、2021年2月にクーデターが起き、政治・経済・社会の混乱が続くミャンマーは9.7%である(表8)。

表 8 WTO-TFA の実施率

	2020年	2023年
ブルネイ	91.6%	100.0%
カンボジア	73.5%	84.5%
インドネシア	88.7%	100.0%
ラオス	21.0%	49.6%
マレーシア	94.1%	100%
ミャンマー	5.5%	9.7%
フィリピン	94.1%	100.0%
シンガポール	100.0%	100.0%
タイ	97.1%	98.7%
ベトナム	26.5%	87.4%

(出所) WTO-TFA Database

(ESCAP の貿易円滑化報告)

ESCAP の「ASEAN におけるデジタルおよび持続的貿易円滑化報告 2023」によると、ASEANの主要貿易円滑化 31 措置の 2023 年の実施状況は平均 81%となっている(注 35)。 アジア太平洋地域の平均は 67%となっている。 国別にみると、シンガポールが 97%と最も高く、インドネシア、マレーシア、フィリピンが 87%、タイが 85%、カンボジアが 81%、ブルネイが 78%、ベトナムが 74%、ラオスが 68%、ミャンマーが最低で 61%である。

持続的貿易円滑化措置を加えた 40 措置を対象にすると、ASEAN の実施状況は 75%と若干低下する (注 36)。シンガポールが 96%と最も高く、マレーシアが 88%となっているが、ラオスとミャンマーは 56%と低い。措置別にみると、透明性が 95%、手続きが 90%と高く、ペーパーレス貿易が 81%、危機時の貿易円滑化が 75%、制度整備と協力が 71%、農業貿易の貿易円滑化が 64%、越境ペーパーレス貿易が 64%となっている。中小企業のための貿易円滑化は 48%、貿易円滑化における女性は 33%、貿易金融の円滑化は 28%と低い (注 37)。

# 2. ASEAN の貿易円滑化の評価

#### (1) ASEAN 事務局によるアンケート調査

ASEAN 事務局により AEC についてのオンライン企業調査が 2020 年 10 月から 11 月に実施された(注 38)。対象は ASEAN で操業する外国企業と ASEAN 企業である。外国企業の調査 (Foreign Business Sentiments Survey: FBSS)には合計 505 社の豪州、カナダ、中国、EU、インド、日本、韓国、ニュージーランド、ロシア、米国の企業が参加している(注 39)。ASEAN 企業調査 (ASEAN Businesses Sentiments Survey: ABSS)は 140 社以上の ASEAN 企業が参加している。AEC の優先課題についての回答をみると、ASEAN 企業の 42.5%、外国企業の 35.5%が ASEAN 域内通関手続き簡素化を優先課題として指摘している(表 9)。関税撤廃を指摘した外国企業はゼロである。

表 9 AEC の優先課題(複数回答)

優先課題	ASEAN 企業	外国企業
ASEAN 域内通関手続き簡素化	42.5%	35.5%
標準と規制の調和	35.5%	39.3%
非関税障壁の撤廃	29.3%	36.2%
関税撤廃	32.1%	0%

規制協力と規制環境の改善	31.3%	24.3%	
熟練労働者と専門家の移動	29.3%	15.6%	
デジタル技術促進と支援	17.9%	19.5%	
連結性改善	10.4%	19.0%	
投資の自由化と円滑化	12.3%	10.6%	
サービス貿易とサービス投資の	12.3%	8.7%	
自由化	12.5%	8.1%	
金融自由化と統合	11.3%	5.9%	

出所: ASEAN; "Mid-Term Review, ASEAN Economic Community Blueprint 2025"

## (2) 物流パフォーマンス指数の評価

世界銀行が発表している物流パフォーマンス指数(Logistics Performance Index: LPI)は貿易円滑化(広義)の実施状況評価で利用されている。LPI2023年版によると、世界の140か国中、シンガポールが第1位の評価となる一方で、カンボジアは116位、ラオスは120位と ASEAN 域内の格差が極めて大きい。シンガポールは全ての項目でスコアが5点満点で4点以上の評価となっており、とくにインフラは4.6点と高い評価である。シンガポールは2016年の評価は4.14点で5位だったが、この7年間でインフラ、貨物追跡などの評価が高まった。

ASEAN5 の主要国は 3 点台の評価であるが、タイは 45 位から 37 位、フィリピンは 73 位から 47 位、ベトナムは 64 位から 50 位に評価が高まった。フィリピンは通関が 2.61 点から 2.8 点、インフラが 2.55 点から 3.2 点、ロジスティクスの質が 2.70 点から 3.3 点に高まるなど全体に評価が高くなっている。マレーシアとインドネシアは大きな変化はない。カンボジアは 2016 年の 2.80 点、73 位から 2023 年は 2.4 点、116 位に低下している。カンボジアは主要項目の評価が軒並み低下しており、とくに定時性が 3.30 点から 2.7 点、国際輸送が 3.11 点から 2.3 点、通関が 2.6 点から 2.2 点に低下している。ラオスは 2016 年に 1 点台だった通関、インフラ、貨物追跡のスコアが 2 点台になるなど全体として評価が高まり 152 位から 120 位に上昇している。2016 年に 113 位だったミャンマーは 2021 年にクーデターが起こり国内混乱が続いているため 2023 年は評価対象外となっている。なお、日本は 13 位である。

表 10 ASEAN 各国の LPI 評価(2023年)

国名	順位	LPI	通関	インフラ	国際輸送	ロジスティ	定時性	貨物追跡
		スコア				クスの質		
シンガポール	1	4.3	4.2	4.6	4.0	4.4	4.3	4.4
マレーシア	31	3.6	3.3	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7
タイ	37	3.5	3.3	3.7	3.5	3.5	3.5	3.6
フィリピン	47	3.3	2.8	3.2	3.1	3.3	3.9	3.3
ベトナム	50	3.3	3.1	3.2	3.3	3.2	3.3	3.4
インドネシア	63	3.0	2.8	2.9	3.0	2.9	3.3	3.0
カンボジア	116	2.4	2.2	2.1	2.3	2.4	2.7	2.8
ラオス	120	2.4	2.3	2.3	2.3	2.4	2.8	2.4

<sup>(</sup>注) スコアは5点満点である。

(出所) World Bank(2023) Connecting to Compete 2023, Trade Logistics in an Uncertain Global Economy.

## (3) Global Trade Enabling Report の評価

LPI で評価の低い国については、やや古いが The Global Trade Enabling Report 2016 によると次のような問題点が指摘されている(注 40)。主な問題点のみ紹介する。

インドネシアの輸入については、①国境における汚職 (16.9%) が最も多く、②関税および非関税障壁 (16.0%)、③国内輸送の高コストおよび遅延 (14.1%)、④国内の技術要求および標準 (13.9%)、⑤過大な輸入手続き (12.1%) などが主な問題点である。輸出については、①国内輸送の高コストおよび遅延 (17.1%)、②海外の技術的要求および標準 (9.7%)、③有望市場とバイヤーの発見 (9.4%)、④国際輸送の高コストと遅延 (9.3%)、⑤不適切な生産技術 (9.3%) などとなっている。

カンボジアについては、輸入は①国境での汚職(22.6%)、②関税及び非関税障壁(19.0%)、③負担の大きい輸入手続き(18.1%)、④国内輸送の高コストと遅延(12.7%)、⑤国際輸送の高コストと遅延(9.1%)などが問題点であり、輸出については、①有望市場とバイヤーの発見(18.1%)、②不適切な生産技術と技能(14.4%)、③バイヤーの品質及び数量要求に対応できない(13.8%)、④国内輸送の高コストと遅延(10.6%)、⑤輸入部材の競争的な価格での入手困難(9.7%)などがあげられ、ほかにも原産地規則への対応、貿易金融へのアクセスなど問題が多い。

ラオスについては、輸入では①関税および非関税障壁(22.3%)、②負担の大きい輸続き(20.9%)、③国際輸送の高コストと遅延(17.2%)、④国境での汚職(14.9%)、⑤国内輸送の高コストと遅延(10.3%)などが主な問題であり、輸出では①有望市場とバイヤーの発見(14.5%)、②国内輸送の高コストと遅延(13.7%)、③国際輸送の高コストと遅延(11.3%)、④バイヤーの品質及び数量要求への対応困難(9.5%)、⑤不適切な生産技術(9.5%)となっており、ほかに貿易金融へのアクセス、輸入部材の競争的な価格での入手困難、外国国境での手続き、原産地規則など多くの問題点があげられている。

#### (4) ジェトロの 2019 年度日系企業調査

ジェトロは毎年、アジア・オセアニア地域の日系進出企業の経営実態調査を実施しているが、2019年度調査では貿易円滑化について日系企業の見解や評価を聞いている(注 41)。 貿易円滑化の必要性については、ASEAN 平均で 78.2%の企業が必要性があると回答している。必要性という回答率が高かったのは、インドネシア (85.1%)、カンボジア (85.1%)であり、貿易円滑化は着実に実施されているが企業の現場ではまだまだ必要という指摘が多い。

ASEAN で必要な貿易円滑化措置については、①貿易制度や手続きに関する情報の充実が最も多く 44.2%、②港湾当局や担当者間での関税分類評価などに関する解釈の統一が35.1%となっている。以下、③事前教示制度の導入と利用可能な運用34.7%、④電子化ペーパーレス化、洗練されたICTシステムの導入32.1%、⑤新たな貿易手続き、通関制度、検査の導入や改正について効力発生前の確実な通知25.7%となっていた。また、平均通関日数は、ミャンマー6.4日で最も多く、インドネシア4.5%、フィリピン4.3日、タイ3.7日、ベトナム3.6日、マレーシア3.2日、カンボジア3.1日、シンガポール2.5日、ラオス2.3日である。

ジェトロアジア大洋州課の調査によると、ASEAN の日系企業が指摘する具体的な問題点は、制度や法律ができてはいるが現場での運用に問題があることを示している(表 11) (注 42)。その要因は、人材や訓練、経験の不足、業務処理能力の不十分さ、事務処理の簡素化の不十分さ、情報共有や情報の徹底の不十分さ、ASEAN 各国間の協力の遅れ、組織的な対応の不十分さ、ICT 関係のインフラの整備不足や組織の対応の遅れなどである。

#### 表 11 ASEAN 進出日系企業が指摘する貿易円滑化の問題点

- 情報:①制度・手続きの公報や通知が英語でない(インドネシア語、ラオス語など)、
   ②手続きの変更が関係者への通達のみでウェブサイトなどで公開されない、③事前教示の回答が文書でもらえない、④中小企業の照会に対応してくれない(ベトナム)、
   ④事前教示の回答に時間がかかる(税関が受理するまでに時間)
- 2. 通関: ①HS コードの不一致、解釈・判定の相違や変更、②カンボジアとタイ、ベトナムとの国境での通関に多大の時間(渋滞、ゲートが 1 か所など)、③幹部が不在だと審査が遅れる(ミャンマー)、④税関の開庁時間が 10 時 30 分~15、16 時と短い(ヤンゴンに出勤してからティラワの現場に来る)、⑤AEO の相互認証が進んでいない、⑥港湾の混雑と処理能力(フィリピン)、⑦タイの通貨貨物への非加工証明の入手できず、タイに輸入し証明を入手し輸出する事例がある
- 3. 電子化: ①電子申請制度があるが原本(紙)が必要となることがある、最後のプロセスで紙が必要となる②電子化されているが税関では書類を印刷して稟議(7-8人署名)、③通関システムと各省、国境が電子的に接続されていない、④電子システムの脆弱性(遅さ、システムダウンなど)

(出所) 日本貿易振興機構アジア大洋州課(2020)「アジアで進展する貿易円滑化と貿易の実態」

#### (5) ERIA の ASEAN 企業調査

ERIA が 2022 年に実施した ASEAN のビジネス環境に関する企業アンケート調査の結果でも ASEAN 各国の企業が貿易円滑化に関する問題に依然として直面していることが示されている(注 43)。国際貿易取引の困難については、①手続きのデジタル化の範囲が限られ手間や時間を要する、との回答した企業が 71.8%を占め最も多い。続いて、②曖昧または非公式な税関手続きが発生し現地での手続きに時間を要する 69.5%、③税関職員のコンプライアンス不足 69.0%、④HS コードの適用に関する税関の運用基準の欠如による予期せぬ費用 68.4%、⑤災害やパンデミックによる急な税関閉鎖 64.9%、⑥デジタル貿易手続きが国家間で連携されていないことによる取引の遅延 64.9%、⑦複数の経済連携協定や自由貿易協定の優遇税制の適用条件が複雑 63.2%となっている。⑤を除き貿易円滑化に関連した問題であり、2019 年のジェトロの企業アンケート調査で指摘された問題が解決されていないことが示されている。

# おわりに

ASEAN では 2016 年に開始された AEC2025 ブループリントの行動計画で貿易円滑化に向けて本格的な取組みが行われている。貿易円滑化の実施枠組み、計画や実施を管理・監督する組織、そして行動計画が作られ貿易円滑化を進める体制は構築されている。WTOの貿易円滑化協定の実施状況をはじめ貿易円滑化に向けての行動計画や措置は概ね着実に実施されていると評価できる。ただし、実施状況および貿易円滑化の実態については、国による格差が極めて大きい。

貿易円滑化の実施状況から ASEAN 各国は 4 つのグループに分けられる。①国際的に世界でもトップクラスの評価を受けているシンガポール、②日系企業が概ね問題がないと評価するマレーシアとタイ、③制度は構築されているが現場で問題が多いインドネシア、フィリピン、ベトナム、④後発開発途上国であり WTO の貿易円滑化協定でも特別待遇を受け先進国や国際機関の支援を受けているカンボジア、ラオス、ミャンマー(CLM)の 4 グループである。開発格差が大きく人材や統治能力の面でも格差がある ASEAN では止むを得ない現実といえる。ASEAN の中の先進国である ASEAN6 でも貿易円滑化に関連した課題はまだ多い。2022年の「第 14 回 ASEAN 事務総長と FJCCIA の対話(2022年)企画案」では、ASW の高度化・拡張、AEO 制度の相互承認の推進などが要望として挙げられている(注 44)。

これらは、人材や訓練の不足、ICT インフラの整備の遅れ、組織の整備の不十分さ、ASEAN域内の協力の不足などが原因となっている。AECの相互認証やASWなどASEAN域内協力を進めるとともにASEAN域内および対話国や国際機関による支援が依然として必要である。

また、貿易円滑化の新たな課題として経済安全保障(安全保障貿易管理)と貿易円滑化の両立が浮上している。ASEAN 各国は米中経済対立の中で中立的な姿勢を堅持しており、米国の対中輸出管理政策に同調していない。しかし、米国の対中輸出管理政策は第三国企業にも適用される。ASEAN 各国が日本や欧州諸国のように経済安全保障政策を導入する可能性は小さいが、進出企業レベルでは米国(そして中国)の輸出管理政策の第三国企業への適用の対象とならないようなリスク管理が必要となるだろう。

- 1. ASEAN (2019) p.20.
- 2. WTO (2015) p.98.
- 3. 貿易コストはユーザーが物品を取得するまでの製造コスト以外の全てのコストを意味しており、輸送コスト、通関コスト、関税や手数料、非関税措置によるコスト、情報コスト、時間コストなどを含む、WTO (2015) pp.74-75. なお、ESCAP (2023)によると、ASEAN4 国間の貿易コストは 74.9% (従価関税換算)である。これは、SAARC3 国間の 160.7%よりかなり低いが、豪州ニュージーランド間の 52.8%より高い。
- 4. WTO (2015) p.78.
- 5. WTO (2015) pp.94-99.
- 6. ESCAP (2023) p.36.
- 7. 藤岡 (2011) 23-25 頁。
- 8. 藤岡 (2011) 45-47 頁。
- 9. 藤岡 (2011) 53-54 頁。祖父条項 (grand father clause) は、GATT よりも前に制定された国内法が GATT に優先するという規定である。WTO では、米国の 1920 年ジョーンズ法を除き祖父条項は廃止された。小室(2003)36-37 頁。
- 10. 藤岡 106-107 頁。
- 11. 藤岡 114-115 頁。
- 12. 外務省 (2017)。
- 13. 同上。
- 14. 財務省。
- 15. 藤岡 (2011) 165-177 頁。
- 16. 詳細については、藤岡(2011)の第8章を参照されたい。
- 17. 藤岡 (2011) 178-193 頁。
- 18. ニュージーランド、米国、EU、カナダ、韓国、中国、台湾、香港、マレーシア、シンガポール、豪州、タイ、英国の 13 か国である。
- 19. WTO (2015) pp.44-51.
- 20. WTO (2015) p.39.
- 21. 主要 31 措置は一般的貿易円滑化 22 措置(透明性、手続き、制度整備と協力、通過)とペーパーレス貿関連貿易円滑化 9 措置である。一般的貿易措置は WTO の貿易円滑化協定 (TFA) で規定されている措置である。ペーパーレス貿易は一部のみが TFA で規定されている。ESCAP 報告では、ほかに持続的貿易円滑化措置 (中小企業、農業、女性)、その他の貿易円滑化措置 (貿易金融円滑化、危機時の貿易円滑化、電子商取引のための貿易円滑化、野生生物貿易円滑化) が評価の対象となっている。
- 22. 経済産業省(2023)632-637頁。
- 23. 山岡 (2021) 48-61 頁。
- 24. 2015 年に実現した ASEAN 経済共同体(AEC)を AEC2025 と区別するために AEC2015 と呼ぶことにする。

- 25. ASEAN 経済共同体 2015 の詳細については、石川・清水・助川 (2016) を参照。
- 26. AEC ブループリントは、AEC ブループリント 2025 と区別するために AEC ブループリント 2015 と呼ぶ。
- 27. 石川 (2016)。
- 28. AEC2015 での貿易円滑化については、助川 (2016) を参照。
- 29. ナショナル・シングルウィンドウについては、助川(2016)が詳しい。
- 30. 受諾時期は、シンガポール 2015年1月8日、マレーシア2015年5月26日、ラオス2015年9月29日、タイ2015年10月5日、ブルネイ2015年12月15日、ベトナム2015年12月15日、ミャンマー2015年12月16日、カンボジア2016年2月12日、フィリピン2016年10月27日である。
- 31. 国別の支援の内容は、WTO-TFA Database に掲載されている。
- 32. ASEAN (2021).
- 33. 石川 (2021)。
- 34. ASEAN (2020).
- 35. ESCAP (2023) p.5.
- 36. ESCAP (2023), p.6.
- 37. Ibid. p.7.
- 38. 実施時期は MTR の実施期間とのみ記され、具体的な時期は示されていない。
- 39. 日本からは ASEAN 日本ビジネス協議会 (AJBC) と ASEAN 日本商工会議所連合会 (FJCCIA) が参加している。
- 40. The World Economic Forum and the Global Alliance for Trade Facilitation (2016).
- 41. 日本貿易振興機構アジア大洋州課 (2019)。
- 42. 日本貿易振興機構アジア大洋州課 (2020)。
- 43. ERIA のアンケート調査は 2022 年 10 月 28 日から 12 月 1 日まで実施され、ブルネイを除く 9 か国に所在する企業から 174 件の有効回答が得られた。詳細は、及川(2023)p.41-45.を参照。
- 44. 日本貿易振興機構 (2022)。

#### 参考文献

- 石川幸一(2016)「ASEAN 経済共同体の創設とその意義」、石川・清水・助川(2016)所収。
- 石川幸一(2021)「ASEAN 経済共同体ブループリント 2025 の中間評価」ITI 調査研究シリーズ No.121、国際貿易投資研究所。
- 石川幸一・清水一史・助川成也編(2016)『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂。
- 及川影太(2023)「ASEAN におけるビジネス環境調査」、『世界経済評論』2023 年 9・10 月号、Vol.67 No.5.
- 外務省(2017)「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定を改正する議定書の説明書」。
- 財務省「WCO(世界税関機構)」。

経済産業省(2023)『不公正貿易白書』。

小室程夫 (2003) 『ゼミナール国際経済法入門』日本経済新聞社。

助川成也(2016)「貿易円滑化に向けた ASEAN の取組み」、石川・清水・助川(2016) 所収。

日本貿易振興機構アジア大洋州課(2019)「2019年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」。

日本貿易振興機構アジア大洋州課 (2020)「アジアで進展する貿易円滑化と貿易の実態」。

日本貿易振興機構 (2022)「第 14 回 ASEAN 事務総長と FJCCIA の対話(2022 年) 企画案」。

藤岡博(2011)『貿易の円滑化と関税政策の新たな展開』日本関税協会。

山岡時生(2021)「第4章 税関当局及び貿易円滑化」RCEP コンメンタール第4回、『貿易と関税』 2021年7月号、日本関税協会。

ASEAN (2019), ASEAN Integration Report 2019.

ASEAN (2020), First Protocol to Amend the ASEAN Trade in Goods Agreement.

ASEAN (2021), Mid-Term Review, ASEAN Economic Community Blueprint 2025.

 $ESCAP\ (2023),$  Digital and Sustainable Trade Facilitation in the Association of Southeast Asian Nations(ASEAN)2023

The World Economic Forum and the Global Alliance for Trade Facilitation (2016),

The Global Trade Enabling Report 2016.

WTO (2015), World Trade Report 2015.

[禁無断転載]

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

令和5 年度(一財)貿易・産業協力振興財団 助成事業

発行日 2024年2月

編集発行 一般財団法人 国際貿易投資研究所

〒104-0045 東京都中央区築地1丁目4番5号 第37興和ビル3階

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

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

