



深化するASEAN経済共同体2025の 基本構成と実施状況

2019年3月

一般財団法人 **国際貿易投資研究所(ITI)**
INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT



競輪の補助事業

この報告書は、競輪の補助により作成しました。
<http://hojo.keirin-autorace.or.jp>

は し が き

2015 年末に発足した ASEAN 経済共同体 (AEC) は ASEAN における域内経済協力の大きな節目であった。1967 年に創設された ASEAN は 1992 年から ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) による関税撤廃を進め、2010 年にはインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ブルネイの 6 カ国でほとんどの関税が撤廃された。次いで残りの 4 カ国も 2018 年に関税を撤廃、AEC の大きな成果となった。その一方で、非関税措置の撤廃やサービス貿易、投資の自由化などは実現が遅れている。

AEC の発足はゴールではなく、ASEAN は更なる統合の深化を目指し 2016 年から「AEC2025」に向けた取り組みを進めている。2015 年に発表された「AEC2025 ブループリント」および 2017 年策定の「統合戦略的行動計画 (CSAP)」には AEC 発足までに実現されなかった措置の実現のほか、ASEAN を取り巻く環境の変化による新たな課題への対応が盛り込まれている。

ASEAN に進出している日本企業にとっても、AEC の動向はビジネスに大きな影響を及ぼす。関税の撤廃のように金銭的成本に直接関係する措置のほか、貿易の円滑化や域内の連結性の高度化は物流を迅速にし、時間や事務処理のコストを軽減することが出来る。また、AEC2025 は AEC2015 と比べて“統合”よりも“発展”に力点が置かれている。「中所得国の罠」が懸念されている ASEAN においてビジネスの競争力強化は不可欠な課題であり、生産性向上のための様々な措置は現地の日系企業にとっても影響が大きい。

今年度の研究会では AEC2025 に関し、全体の概要と方向性を概観し、物品貿易の自由化や連結性の強化、知財権協力を取り上げて分析を行った。さらに、世界的に貿易の保護主義化が進む中での ASEAN と東アジアの経済統合に触れたほか、ASEAN の域内外貿易の変化と FTA の効果についてもまとめている。

本報告書が、ASEAN で事業を行い、あるいは計画している機械工業企業、中小機械工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。

2019 年 3 月

一般財団法人 国際貿易投資研究所

要 旨

第1章 ASEAN 経済共同体 2025 の概要と方向性

ASEAN は 2015 年 12 月 31 日に ASEAN 経済共同体(AEC)2015 を創設した。AEC2015 は関税撤廃など大きな成果を達成したが、サービス貿易自由化、ASEAN シングルウィンドウ、ASEAN 高速道路網建設など目標の実現が遅れている分野がある。そのため、目標の実現率は 100%ではなく、ASEAN は 2016 年より AEC2025 の行動計画を実施中である。

AEC2025 は、①高度に統合されかつ結束した経済、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の協力、④強靱で包括的、人間本位・人間中心の ASEAN、⑤グローバル ASEAN の 5 つの戦略目標を掲げている。新たに追加されたのは③だが、その内容は AEC2015 から引き継がれたものが大半である。AEC2025 の統合の範囲とレベルは AEC2015 を踏襲しているが、新たな課題への挑戦も行っている。

AEC2025 の行動計画は、2017 年に発表された統合戦略的行動計画(CSAP)であり、153 の戦略的措置と 511 の主要行動計画を明らかにしている。AEC2025 の 5 つの戦略目標は、①統合、②競争力、③連結性、④包摂、⑤グローバル化と換言できる。AEC2015 に比べ統合の比重は低下し、かつ自由化よりも円滑化に重点を置いている。これは、AEC2015 で関税撤廃など自由化は相当程度進展したためである。ただし、サービス貿易自由化や非関税障壁撤廃は依然として重要である。

一方、重要性を増しているのは、競争力、連結性、包摂である。これらは、ASEAN 各国が直面している課題への対応である。ASEAN の経済統合は経済成長戦略として統合という意味合いが強く、AEC2025 でも変わっていない。競争力強化では、イノベーションが課題となっているが、具体的な行動計画はまだ提示されていない。タイ、マレーシア、そして近い将来にインドネシアとフィリピンが中所得の罅に陥り成長率が低下することが懸念されていることが競争力強化を強調する背景にある。国内格差の是正や統合のネガティブな影響への対応から包摂が強調されている。

AEC2025 は着実に実施されており、2018 年は ASEAN 電子商取引協定が調印され、ASEAN サービス貿易協定(ATISA)が合意に達し、ASEAN シングルウィンドウの運用が 6 か国で開始された。ASEAN は生産基地および消費市場として重要性が増している。ASEAN は AEC2025 を着実に実施し統合を進展させながら新たな課題に取り組んでおり、日本企業の事業に影響を与える AEC2025 の動向をフォローすることは極めて重要である。

第2章 ASEAN 経済共同体（AEC）2025 での物品貿易自由化に向けた取り組み

ASEAN 経済共同体（AEC）の中心である AFTA は 2018 年 1 月に完成した。AFTA は、途上国にあって例外が極めて少ない高水準の FTA である。また、経済環境や事業変化に応じて継続的且つ柔軟に見直しが行われてきた結果、東アジアで最も利用されている FTA となった。

AEC2025 の下、ASEAN は「真の」自由貿易地域を目指し、(1) ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）の強化、(2) 原産地規則の簡素化・強化、(3) 貿易円滑化措置実施の加速化・深化、に取り組んでいる。特に、貿易手続きの簡素化に寄与する貿易円滑化は、WTO でも貿易円滑化協定が発効し、ASEAN でも ASEAN シングルウィンドウ（ASW）や ASEAN 地域自己証明（AWSC）制度が実施段階に入ろうとしているなど、今後の取り組みの中心となろう。

しかし、真の自由貿易地域化には、非関税措置（NTMs）・障壁（NTBs）に真剣に対処しなければならない。これらは各国の政治的利害も複雑に絡み合い、削減・撤廃は容易ではない。しかし一方は、CPTPP など広域経済圏構想の枠組みで、それらの削減・縮小が図られている。ASEAN はその中心性維持に向け、非関税面での自動 MFN 導入を検討すべき時期に来ている。魅力的な措置があまり見当たらないと言われる AEC2025 にとって、ASEAN の求心力維持に大いに貢献するだろう。

第3章 保護主義の拡大下での ASEAN と東アジアの経済統合 —AEC、RCEP、CPTPP—

現在、世界経済で保護主義が拡大中である。保護主義の拡大は、ASEAN や東アジアの経済に大きな影響を与えるとともに、これまで経済統合を進め ASEAN 経済共同体（AEC）を設立した ASEAN や、RCEP を含めた東アジアの経済統合にも、大きな影響を与える。

世界経済で保護主義が拡大する中で、ASEAN は着実に「AEC2025」の目標へ向かい、AEC を深化させてきた。2018 年 1 月 1 日には CLMV 諸国の 7% の猶予品目の関税が撤廃され、遂に AEC の関税撤廃が完了した。ただし他方、ベトナムは政令 116 号によって自動車産業の保護を始めた。「政令 116 号」や非関税障壁に対する各国や ASEAN の更なる対策が必要である。

世界通商体制に逆風が吹く中で、日本は TPP11（CPTPP）を提案しその交渉をリードし、2018 年 12 月 30 日には CPTPP が発効に至った。CPTPP の発効は、現在の国際通商状況

の中で大きな意義がある。

RCEP は、2018 年中の交渉妥結に至らなかったが、2019 年秋の交渉妥結を目指している。RCEP は、ASEAN と東アジアの発展のためにきわめて重要である。また RCEP は、ASEAN にとっては、ASEAN の中心性を確保するためにも不可欠である。

第 4 章 ASEAN 経済共同体における知的財産協力の経緯と主な成果

ASEAN は、1995 年以来、知的財産協力を深めてきた。ASEAN 知的財産協力作業部会 (AWGIPC) を核に、2004 年以降、3 つの知的財産行動計画 (2004-2010、2011-2015、2016-2025) を策定し、その実施を通じて協力を深めてきた。その結果として、ASEAN 各国の知的財産法制が整備され、また国際出願制度への加盟が進むなど、具体的な成果が見られる。ASEAN 域内の法制度の調和には繋がっていないが、出願文書の調和や、審査基準の調和に向けた具体的な動きがみられる。さらに、登録・出願された知的財産の検索システムが構築されており、日本企業にとっても利用価値が高い。こうした ASEAN 知的財産協力については、日本・EU をはじめ、多くの対話国が、それぞれ異なる形で支援を行っている。他方、ミャンマーについては法制度が未整備であり、また審査の遅延や模倣品・海賊版の流通、執行手続きの遅れなどの課題はあり、引き続き、ASEAN 地域の知的財産について支援することが、日本企業にとっても重要であろう。

第 5 章 ASEAN 連結性がもたらすサプライチェーンの延伸

ーミャンマーの交通インフラ改善との投資拡大ー

AEC2025 では ASEAN 連結性の分野が AEC2015 より拡大されている。ASEAN 交通円滑化協定に進展がみられ、実際の運用が視野に入ってきている。また GMS 越境交通協定がアップグレードされる予定である。交通運輸の面で遅れているミャンマーで、東西経済回廊がヤンゴン以西まで延伸された。タイとミャンマーの連結性が中期的に強化されていくことが現実となってきた。ヤンゴン郊外のティラワ SEZ が本格的な稼働を始めており、日系を中心にミャンマー国内をマーケットとする進出企業が多いのが特徴。スズキの進出が成功したことで、自動車関連のミャンマー進出が本格化する可能性がある。タイ・バンコク圏とのサプライチェーンが、陸路によって構築されるのは少し先になるだろう。日系中小・中堅企業の進出もヤンゴン圏を中心に動き始めており、中国の人件費の上昇で労働集約的な産業を中心に増えている。

第6章 ASEANの域内・域外貿易の変化と中国の台頭

ASEANの域内貿易は2003年以降拡大が加速し、2013年まで増加が続いた。その後、原油価格下落の影響により貿易額は減少したものの、2017年には再び増加となった。域内の貿易比率はNAFTAやEUと比べて低いが、貿易の緊密度を示す貿易結合度では上回っている。しかし、近年はASEANの域内貿易比率・結合度とも低下傾向にある。ASEANの域外貿易相手国では、日本や米国、EUの比率が減少した一方、中国と韓国の比率が増加した。特に輸入ではASEANの各国で中国の比率が大きく上昇している。

ASEANの域内貿易は中間財が6割以上を占める。域内の中間財貿易はASEAN域内におけるサプライチェーンの構築に伴って拡大してきたが、2011年以降は中間財の比率が低下している。その要因として中間財の現地調達増加、中国からの中間財の輸入増が挙げられる。ASEANの中間財輸入における中国の比率は2012年に日本を上回り、2016年にはASEAN域内からの輸入とほぼ同じ水準に達した。中国からの中間財輸入は鉄鋼関連や電気機械、繊維製品において増加が顕著であり、特に鉄鋼関連は中国で過剰に生産された製品が大量に流入している。

ASEANに進出した日系製造業では、最も規模の大きい輸送機械の分野でASEAN域内のネットワーク構築が進んだ結果、現地調達の割合が拡大し販売先に占めるアジア地域の第3国の比率も拡大した。

ASEANのFTAによる効果の例として、ベトナムでのAFTA、ACFTA、JVEPAの削減効果を試算した。ベトナムのFTAの関税削減の効果は、関税の撤廃が進んでいるAFTA、ACFTA、JVEPAの順に高く、関税の引き下げに伴い徐々に増加している。

目 次

第1章 ASEAN 経済共同体 2025 の概要と方向性	1
------------------------------------	---

亜細亜大学 アジア研究所 教授
石川 幸一

第2章 ASEAN 経済共同体 (AEC) 2025 での物品貿易自由化に向けた取り組み	19
--	----

国土舘大学 政経学部経済学科 准教授
(一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員
助川 成也

第3章 保護主義の拡大下での ASEAN と東アジアの経済統合	
---------------------------------	--

—AEC、RCEP、CPTPP—	41
------------------------	----

九州大学大学院 経済学研究院 教授
清水 一史

第4章 ASEAN 経済共同体における知的財産協力の経緯と主な成果	66
---	----

(独) 経済産業研究所 (RIETI) コンサルティングフェロー
福永 佳史

第5章 ASEAN 連結性がもたらすサプライチェーンの延伸	
-------------------------------	--

—ミャンマーの交通インフラ改善との投資拡大—	87
------------------------------	----

都留文科大学 教養学部地域社会学科 教授
春日 尚雄

第6章 ASEAN の域内・域外貿易の変化と中国の台頭	107
-----------------------------------	-----

(一財) 国際貿易投資研究所 主任研究員
吉岡 武臣

第 1 章 ASEAN 経済共同体 2025 の概要と方向性

亜細亜大学 アジア研究所 教授

石川 幸一

はじめに

ASEAN は、2015 年 12 月 31 日に ASEAN 経済共同体（AEC）2015 を創設し、引き続いて AEC2025 の設立を目指している。AEC2015 では関税撤廃など大きな成果があったが、全ての目標を実現してはいないためだ。AEC2025 に向けては、ブループリントそして統合戦略的行動計画（CSAP）が策定され、実行に移されている。

AEC2015 の戦略目標は 4 つだったが、AEC2025 は「高度化した連結性と分野別協力」が追加され、5 つの戦略目標を掲げている。AEC2025 の行動計画とスケジュールを提示しているのは、CSAP である。本章では、ブループリント及び CSAP の内容を分析することにより、AEC2025 の概要、特徴、方向性を論じている。

第 1 節では、AEC2015 の特徴と成果を検討しなぜ AEC2025 が打ち出されたかを明らかにしている。第 2 節では AEC2025 ブループリントを検討し AEC2025 の構成が AEC2015 を踏襲していることを示している。第 3 節では、CSAP に基づき AEC2025 の 5 つの戦略目標の内容を分析し、第 4 節で AEC2025 の特徴と意義を検討した上で 2018 年末までの AEC2025 の行動計画の実施状況を説明している。「おわりに」では、ASEAN の経済統合の意義と重要性を論じている。

第 1 節 AEC2015 から AEC2025 へ

ASEAN（東南アジア諸国連合）は現在 ASEAN 経済共同体（AEC）2025 を新たな統合の目標として行動計画を実施している。ASEAN は 2015 年 12 月 31 日に ASEAN 経済共同体創設（以下では 2015 年末に創設された経済共同体を AEC2015 と表記する）を宣言している。AEC2015 に続いて AEC2025 を目標としたのは AEC2015 の目標が 100% 実施されたわけではなく、「やり残し」があったためである。ASEAN 事務局によると、AEC ブループリント 2015 の主要優先措置を対象とした目標の実現率（2015 年 10 月時点）は 93.9% となっている（注 1）。戦略目標別にみると、①単一の市場と生産基地が 92.4%、②

競争力のある地域が 90.6%、③公平な経済発展が 100%、④グローバルな経済への統合が 100.0%である。さらに、ASEAN 各国経済の発展、IT を中心とする技術進歩、中国の台頭、格差など新たな問題を含め様々な課題への対応が求められたためである。

最初に AEC2015 とは何かについて確認しておこう。ASEAN の経済統合の発展の過程では、AEC は AFTA (ASEAN 自由貿易地域) に続く経済統合と位置付けられる。物品の貿易の自由化を目指した AFTA に続いて AEC ではサービス貿易、投資、資本移動、熟練労働者の移動の自由化を目指した。物品、サービス、資金、人の移動の自由化を実現する経済統合は共同市場 (Common Market) であるが、AEC は共同市場ではない。物品貿易では非関税障壁が残り、サービス貿易自由化と投資も制約が多く、人の移動は熟練労働者に限定されている。AEC は「FTA プラス」であり、経済連携協定 (Economic Partnership Agreement) に統合の範囲とレベルは類似している (注 2)。

次に AEC は経済統合だけでなく、格差縮小、輸送インフラ整備、エネルギー協力、消費者保護など広範な目標を含んでいることである。AEC2015 のマスタープランは AEC2015 ブループリントであるが、ブループリントに加え、ASEAN 連結性マスタープラン (輸送分野)、ASEAN 統合イニシアチブ (格差縮小) など分野別の実行計画が作られている。

3 番目に AEC は ASEAN 政治安全保障共同体 (ASPC)、ASEAN 社会文化共同体 (ASCC) とともに ASEAN 共同体を形成する。

これらの 3 つの基本的な性格は AEC2025 でも堅持されている。AEC2025 について論じる前に AEC2015 の成果の概略をみておきたい (表 1 参照) (注 3)。最大の成果は関税の撤廃である。2016 年 1 月時点では CLMV (カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) の関税撤廃が終わっていなかったため、関税撤廃率は 96.1%だった。CLMV は 2018 年 1 月に残存関税を撤廃し現在の関税撤廃率は 98.6%に高まっている。これは世界的にみても高いレベルである。グローバル経済との統合では、日本、中国、韓国、インド、豪州・ニュージーランドと 5 つの ASEAN+1FTA が締結され、2017 年に香港との FTA が締結された。

関税撤廃や域外との FTA など「国境措置」の分野では成果をあげたが、「国内措置」では実施が遅れている。国内措置の自由化は、関税撤廃に増して国内企業や消費者から反対の声があがりやすく、実施が難しいためである。非関税障壁の撤廃は進んでいないし、サービス貿易や投資は自由化されていない分野が残っている。貿易手続きを電子化し

ASEAN 各国で接続しデータ交換を行う ASEAN シングルウィンドウなど技術的な理由で実施が遅れている分野もある。資金調達が課題の ASEAN 高速道路網やシンガポール昆明鉄道などインフラ整備も遅れている。

こうした実施が遅れている分野での目標の実現に加え、新たな課題に取り組むために ASEAN は AEC2015 の創設宣言と同時に AEC2025 を次の目標とすることを明らかにした。具体的には、2015 年 11 月に開催された第 27 回首脳会議で「ASEAN2025 に関するクアラルンプール宣言」を公表、「ASEAN 共同体ビジョン 2025」を採択した。ASEAN 共同体 2025 は、政治安全保障共同体 2025、経済共同体 2025、社会文化共同体 2025 の 3 つの共同体から構成されている。

表 1 AEC2015 主要分野の評価(2015 年末時点)

関税撤廃	◎	100%近い自由化を実現
非関税障壁撤廃	×	進展は極めて限定されている
貿易円滑化	△	ASEAN シングルウィンドウなど遅れ
サービス貿易自由化	○	最後の第 10 パッケージ交渉中、例外を容認
金融・資本市場統合	△	2020 年为目标、実質的な取り組みを始めたところ
投資自由化	○	最低限の規制を残し自由化
熟練労働者の移動	△	熟練労働者のみが対象、8 職種の資格の相互承認取決め、実効性は今後
交通運輸	△	2020 年目標、ASEAN 高速道路網、シンガポール昆明鉄道との遅れ
域内格差縮小	○	着実に格差は縮小したが、依然として大きい
域外との FTA	◎	5 つの ASEAN+1FTA を締結、香港と FTA 交渉、RCEP 交渉中

(出所) ASEAN 事務局資料により執筆者が作成。

第 2 節 AEC2015 を実質的に踏襲する AEC2025

1. 5 つの戦略目標

AEC2015 の戦略目標は 4 つだったが、AEC2025 の戦略目標は、①高度統合し結束した経済、②競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN、③高度化した連結性と分野別協

力、④強靱で包摂的、人間本位・人間中心の ASEAN、⑤グローバル ASEAN の 5 つに増えている（表 2）。内容を見ると、基本的な構成、統合の範囲やレベルは AEC2015 を引き継いでいる。ASEAN 域外への関税率を統一する関税同盟や非熟練労働者の移動は目標となっていないし、政府調達の実行も目標となっていない（注 4）。追加されたのは第 3 の戦略目標である「C.高度化した連結性と分野別協力」であるが、その内容は AEC2015 の第 1 の戦略目標「A.単一の市場と生産基地」の優先統合分野および食料・農業・林業と第 2 の戦略目標「B. 競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN」から移されたものが大半である（表 2）。

AEC2015 の第 1 の戦略目標「A.単一の市場と生産基地」は、AEC2025 では「A.高度に統合し結束した経済」となった。AEC2015 では、分野別の経済統合と業種別の「優先統合分野」と「食料・農業・林業」から構成されていたが、AEC2025 では分野別経済統合のみに整理され、グローバル・バリュー・チェーンへの参画強化が AEC2015 の「D.グローバル経済への統合」から移管された。「投資の自由な移動」は「投資環境」、「資本のより自由な移動」は「金融統合・金融包摂・金融安定化」に変えられ、「熟練労働者の自由な移動」は、商用訪問者が追加され、自由な移動から「移動円滑化」に変わっている。これらの変更は統合の内容をより正確に示すものである。

第 2 の戦略目標「B.競争力のある経済地域」は、「B.競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN」に変わった。AEC2015 では、競争政策や消費者保護とインフラ開発、電子商取引など産業別政策が混在していたが、インフラ開発などは C に移され、制度や規制などの分野横断的な政策に整理された。社会文化共同体（ASCC）から「生産性向上による成長・イノベーション・研究開発」、「持続可能な経済開発（環境政策）」が移され、「ガバナンス」、「効率的・効果的・整合的な規制」、「グローバルメガトレンド、通商に関する新たな課題」が追加された。

第 3 の戦略目標は新たに設けられた目標だが、前述のように AEC2015 の第 1 および第 2 の戦略目標から移管された分野が大半である。輸送インフラを含めて産業別の目標を集めて一つの柱としている。第 4 の戦略目標は、AEC2015 の「公平な経済発展」から「強靱で包摂的、人間本位・人間中心の ASEAN」に変わった。AEC2015 は中小企業開発と域内格差縮小の 2 つだったが、AEC2025 では、民間セクターの参加・関与が加わり、重視されている。第 5 の戦略目標は、「グローバル経済への統合」から、「域外国との経済連携協定の改善、協定未締結の対話国との経済連携の強化など」に変わり、グローバル・サブ

ライチェーンへの積極的参加は A に移された。ASEAN としての共通通商政策に内容が絞られている。

表 2 AEC2025 のブループリントにおける戦略目標と対象分野

A. 高度に統合し結合した経済 (A.単一の市場と生産基地) A1.物品貿易 A2.サービス貿易 A3.投資環境 A4.金融統合・<u>金融包摂</u>・金融安定化 A5.熟練労働者・<u>商用訪問者</u>の移動円滑化 A6.<u>グローバル・バリュー・チェーンへの参画強化</u>←AEC2015「D グローバル経済への統合」より移管 (以下同じ)
B.競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN (B.競争力のある経済地域) B1.効果的な競争政策 B2.消費者保護 B3.知的財産権協力の強化 B4.<u>生産性向上による成長、イノベーション、研究開発など</u> ←ASEAN 社会文化共同体 (ASCC) より B5.税制協力 B6.<u>良き統治</u> B7.<u>効率的・効果的・整合的な規制</u> B8.<u>持続可能な経済開発</u> ←ASCC より B9.<u>グローバルメガトレンド、通商に関する新たな課題</u>
C.高度化した連結性と分野別協力 C1.交通運輸 ←AEC2015「B.競争力のある経済地域」より C2.情報通信技術 (ICT) ←ASCC2015 より C3.電子商取引 ←AEC2015「B 競争力のある経済地域」より C4.エネルギー ←AEC2015「B 競争力のある経済地域」より C5.食糧・農業・林業 ←AEC2015「A 単一の市場と生産基地」、ASCC より C6.観光 ←AEC2015「A 単一の市場と生産基地」より C7.保健医療 (ヘルスケア) ←AEC2015「A 単一の市場と生産基地」、ASCC より

C8.鉱物資源	←AEC2015「A 単一の市場と生産基地」より
C9.科学技術	←ASCC より
D.強靱で包摂的、人間本位・人間中心の ASEAN	←ASCC より (C. 公平な経済発展)
D1.零細中小企業強化	
D2.民間セクターの役割強化	
D3.官民連携 (PPP)	
D4.開発格差縮小	
D5.地域統合に向けた努力へのステークホルダーによる貢献	
E.グローバル ASEAN	(D.グローバル経済への統合)
E1.域外国との経済連携協定の改善、協定未締結の対話国との経済連携の強化など	

(注) 1. カッコ内はAECブループリント2015の戦略目標、2. 下線を付したのは新たな分野。

(出所) ASEAN Secretariat(2015) *ASEAN2025 Forging Ahead Together*

2. AEC2025 統合戦略的行動計画 (CSAP) の採択

2015 年の首脳会議で、政治安全保障共同体ブループリント 2025、社会文化共同体ブループリント 2025 とともに AEC2025 ブループリントが採択された (注 5)。AEC2015 ブループリントは、詳細な行動計画、実施スケジュールが提示されていたが、AEC ブループリント 2025 は行動計画、スケジュールなどが含まれておらず概略的なものだった。これは準備・調整などの時間が不足していたためと考えられる。そのため、2017 年 2 月の ASEAN 経済大臣会議および AEC 理事会で実質的なブループリントに当たる統合戦略的行動計画 (Consolidated Strategic Action Plan : CSAP) が承認された (注 6)。

CSAP は、AEC ブループリント 2025 の 5 つの戦略目標の主要分野について、5 つの戦略目標 (Characteristic) の主要分野 (Key Element) について、目的、戦略的措置 (Strategic Measures)、主要行動計画 (Key Action Line) が示され、主要行動計画ごとにスケジュール (Timeline)、分野別作業計画 (Sectoral Work Plan) と担当機関 (Sectoral Body) を明示しており詳細かつ具体的な内容となっている。CSAP の戦略的措置は 153、主要行動計画は 511 となっており、C. 高度化した連結性と分野別協力の主要行動計画が 233 と極めて多い (表 3)。これは交通運輸が 78 と多くの行動計画を含むためである。ほかに主要行動計画が多い分野は零細中小企業で 62 となっている。CSAP は 2018 年 8 月に更新され、主要行動計画が 511 から 556 に増加した。CSAP に加えて、分野別作業計画 (Sectoral Work Plan 2016-2025) が主要分野ごとに作られ、ASEAN 連結性マスタープラン 2025 と ASEAN

統合イニシアチブ作業計画Ⅲも AEC2025 に含まれている。

表 3 CSAP の戦略的措置数と行動計画数(2018 年 8 月更新)

戦略目標	主要分野	戦略的措置	主要行動計画
A 高度に統合し結束した経済	6	26	106
B 競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN	9	47	116
C 高度化した連結性と分野別協力	9	51	233
D 強靱で包摂的、人間本位・人間中心の ASEAN	5	23	87
E グローバル ASEAN	1	6	14
合計	30	153	556

(出所) ASEAN Secretariat (2018)、ASEAN Economic Community 2025 Consolidated Strategic Action Plan、Updated on August 2018

第 3 節 統合戦略的行動計画(CSAP)にみる AEC2025 の特徴と実施状況

1. 高度に統合し結束した経済

全体で 106 の主要行動計画があるが、物品貿易が 40、金融統合・金融包摂・金融安定化が 33 と多い（表 5）。物品貿易では、円滑化に関する行動計画（税関・規格などを含む）が 32 を数える。AEC2015 で関税撤廃をほぼ実現するなど自由化は進展したため、円滑化に重点が移ってきている。

関税撤廃では 2015 年末で撤廃されていなかった CLMV の 7%相当の関税が 2018 年 1 月に撤廃された。その結果、CLMV の関税削減率は 97.7%となり、2010 年に関税撤廃を行っていた ASEAN6 の 99.3%と併せて、ASEAN 全体では 98.6%となった（表 4）。たとえば、ベトナムの自動車関税は 2015 年 1 月の 50%から 16 年 1 月に 40%、17 年 1 月には 30%に削減され、18 年 1 月に撤廃された。ただし、ベトナム政府は 2017 年 10 月に「政令 116 号」を公布、他国政府が発行する認可証の提出と輸入ロットごと・車両仕様別に交通運輸省登録局の排気量と安全性能検査を受けることが義務付けられた。これらは ASEAN の経済統合に逆行する非関税障壁である（注 7）。

表 4 ASEAN の関税撤廃率（2018 年 1 月）

ブルネイ	99.2%	カンボジア	98.5%
インドネシア	98.8%	ラオス	96.7%
マレーシア	98.6%	ミャンマー	99.4%
フィリピン	99.2%	ベトナム	96.1%
シンガポール	100.0%	CLMV	97.7%
タイ	99.9%	ASEAN10	98.6%
ASEAN6	99.3%		

（出所）ASEAN 事務局

ATIGA では、輸入関税に関する MFN（最恵国待遇）の自動適用の検討が提案されている。これは、ASEAN 加盟国が他国との FTA で AFTA より有利な待遇を与えることが決まった場合、同様の待遇を他の ASEAN 加盟国に自動的に適用するという規定である。ASEAN 加盟国が 2 国間 FTA や TPP11 に参加し、AFTA よりも有利な待遇を ASEAN 以外の国に与える可能性が高くなっており、重要な規定である。

原産地規則では CPTPP で採用されている完全累積の採用が検討されている。AFTA では、現在 20%の部分累積が採用されている。AEC2015 では関税撤廃が順調に進展したのに対し非関税障壁の撤廃はほとんど進まず、AEC2025 の課題となっている。CSAP では非関税措置についてはガイドラインとより強い規律の検討を行うとしており、具体的な削減のための措置は提示されていない。サービス貿易と投資は AEC2015 の例外分野の自由化が目標となっており、外資の流入を持続するために投資環境の改善が引き続き課題となっている。

AFTA の原産地証明については、ASEAN 全体での自己証明制度の実施が 2018 年 8 月の第 33 回経済大臣会議で承認された。AFTA を利用するための原産地証明は政府が発行する第 3 者証明制度を採用しているが、自己証明制度の導入が進められていた。具体的には、2 つの自己証明制度がパイロット・プロジェクトとして試行されてきており、その統合が 2018 年の課題となっていた。自己証明制度の導入により原産地証明取得の時間が短縮できるなど企業の利便性が高まる（注 8）。

貿易円滑化については、貿易取引コストを 2020 年に 10%削減し ASEAN 域内貿易を 2025 年までに倍増する AEC2025 貿易円滑化戦略行動計画が 2017 年の第 31 回 AFTA 協

議会で採択され、貿易円滑化の進展を評価する ASEAN 継ぎ目のない貿易円滑化指標 (ASTFI) も採択されている。規格・適合性評価では、ASEAN 食品安全規制枠組みの実施のための法制についてのタスクフォースが設立されている。ジェネリック医薬品の生物学的同等性報告の相互承認取決め (MRA) の調印は 2017 年 11 月に行われた。調整食品の食品衛生についての検査承認制度のセクター別 MRA は最終段階まで進んでおり、自動車および建築資材の型式承認の MRA 交渉を進めている。

遅れていた ASEAN シングルウィンドウ (ASW) は、2018 年 1 月からインドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナムの 5 か国が ATIGA の電子原産地証明書 (e-FormD) の電子的交換を開始した。ブルネイ、カンボジア、フィリピンも電子的交換の最終テストまで進んでいる。電子衛生植物検疫証明 (e-Phyto) と電子税関申告書 (e-ACDD) は 2018 年中にテストを開始した。

(ASEAN サービス貿易協定 : ATISA を妥結)

ASEAN は 1995 年から ASEAN サービス枠組み協定 (AFAS) による自由化を 10 段階に分けて進めていた。2015 年末時点で第 9 フェーズである AFAS9 の交渉まで進み、2018 年に最後の段階となる AFAS10 を実施するための議定書の調印が経済大臣会議で行われた。並行して ASEAN はサービス経済化と IT 化や輸送革新によるサービス貿易の発展に対応して新たなサービス貿易協定 (ATISA) の策定を進めてきており、2018 年 11 月の第 17 回 AEC 理事会で ATISA の妥結が確認された。詳細は発表されていないが、規制の現状を一覧的に示すため透明性が高いネガティブリスト方式が採用された (注 9)。なお、金融サービスは財務大臣会議で交渉されているが、2019 年 4 月末までに金融サービス自由化の第 8 パッケージ議定書の調印を目標としている。

投資自由化では、WTO の TRIM (貿易関連投資措置) 協定を超える (TRIM プラス) パフォーマンス要求の禁止を規定する ACIA 第 4 議定書の原案作業が合意された。TRIM 協定で禁止されているのは、ローカルコンテンツ要求、輸出入均衡要求であるが、近年の FTA では輸出要求、現地調達要求、国内販売制限要求、役員国籍要求などより広範な要求が禁止されている。どのような禁止措置が追加されるかは判らないが、投資を行う外資企業にとっては投資環境の大きな改善になる。

金融自由化は AEC2015 でも 2020 年が目標となっており、AEC2025 で本格的に取り組むことになるため、行動計画は 33 と詳細かつ多数となっている (表 5)。金融包摂は新た

な目標であり、零細中小企業への金融アクセスの改善を目的としている。包摂 (inclusive) は、AEC2025 では多くの分野で言及されているキーワードである。

表 5 高度に統合され結束した経済の戦略的措置と主要行動計画

主要分野	戦略的措置	主要行動計画
物品貿易	3	40
サービス貿易	6	10
投資環境	4	15
金融統合・金融包摂・金融安定化	6	33
熟練労働者・商用訪問者の移動円滑化	2	2
グローバル・バリュー・チェーンへの参画強化	5	6

(出所) 表 3 と同じ。

2. 競争力があり革新的でダイナミックな ASEAN

競争政策、消費者保護、知的財産権協力、税制協力の AEC2015 から継続している 4 分野と新たに加わった 5 分野である「生産性向上による成長、技術革新、研究開発など」、「良き統治」、「効率的・効果的・整合的な規制」、「持続可能な経済開発」、「グローバルメガトレンド、通商に関する新たな課題」に分けられる。効果的な競争政策、消費者保護、持続可能な経済開発の主要行動計画がそれぞれ 22 で多くなっている (表 6)。

生産性向上による成長、イノベーションは、タイやマレーシアで懸念され、インドネシアやフィリピンも近い将来の課題である中所得の罅を回避するために極めて重要である。資本や労働など要素投入型の成長から生産性向上による成長に転換する段階に入り、新たな成長産業を育成し人材を育成することが課題になっていることが背景にある。研究開発だけでなく、技術の応用、産学連携、生産ネットワークへの参加など幅広く、企業の現場に近い実践的なイノベーション政策が提示されている。戦略的措置は、①学界、研究機関、民間セクターの戦略的連携、②大学、ビジネス界の情報共有とネットワーク、③零細中小企業の競争力強化、④企業家精神とインキュベータープログラムの強化、⑤移動可能で知的、創造的な人的資源育成のシステムと環境、⑥技術移転、応用、革新に適した ASEAN 域内の政策環境、⑦テクノロジーパーク、官学民共同研究所など発展支援、⑧グローバルおよび地域開発ネットワークにおける ASEAN のリンケージ育成強化、⑨強力な知財権保

護、⑩グローバルおよび地域のバリューチェーンと生産ネットワークへの ASEAN の参加推進、の 10 措置である。

戦略的措置が 10 に対し、主要行動計画が 5 と少ないことに示されているように現段階では具体性に欠けており、今後行動計画の拡充が必要である。2019 年の ASEAN 議長国タイの商務省は、2018 年にバンコクジェトロと共催したセミナーで、第 4 次産業革命に向けた ASEAN の準備として、ASEAN イノベーションロードマップ（2019～2025）の策定、第 4 次産業革命に向けた技能労働者・専門サービス開発ガイドラインの策定などを明らかにしている（注 10）。

良き統治と規制改革は、民間企業などステークホルダーの関与を重視しており、規制の見直しと人材育成を行う。この分野は OECD が協力している。世界銀行のビジネス環境ランキング（2017 年）によると、190 か国中ミャンマーが 170 位、ラオス 139 位などシンガポール（2 位）、マレーシア（23 位）を除き、下位から中位の評価となっている。貿易手続き環境ランキングでも同様である。これは、許認可に要する多大の時間とコストが要因であり、規制改革は競争力向上に不可欠である。

表 6 競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN の戦略的措置と主要行動計画

主要分野	戦略的措置	主要行動計画
効果的な競争政策	7	22
消費者保護	5	22
知的財産権協力の強化	4	18
生産性向上による成長、イノベーション、研究開発など	10	5
税制協力	5	8
良き統治	2	1
効率的・効果的・整合的な規制	5	15
持続可能な経済開発	8	22
グローバルメガトレンド、通商に関する新たな課題	1	3

（出所）表 3 と同じ。

3. 高度化した連結性と分野別協力

「高度化した連結性と分野別協力」は、AEC2015 になかった新たな戦略目標である。

ただし、全く新しい分野は科学技術のみであり、交通運輸、エネルギー、電子商取引は、AEC2015 の第 2 の戦略目標から移され、食糧・農業・林業、観光、保健医療、鉱物資源は第 1 の戦略目標の優先統合分野から移管されている。移管された分野の内容は AEC2015 に比べ大幅に拡充されている。

戦略目標は、連結性関連分野（交通運輸、情報通信技術、電子商取引、エネルギー）と分野別協力（食糧・農業・林業、観光、保健医療、鉱物資源、科学技術）に分けられる AEC2015 で優先統合分野に位置づけられていたその他の産業（自動車、エレクトロニクス、航空、繊維・アパレル）は AEC2025 では言及されていない。

主要行動計画数が最も多いのは交通運輸で 78 を数える（表 7）。2020 年が目標となっていた ASEAN 高速道路ネットワークとシンガポール昆明鉄道の完成が明記され、カンチャナブリーダウェイ間の高速道路、ドライポートネットワーク、高度道路交通システムなども目標となっている。シンガポールとマレーシアを除く ASEAN 各国は交通インフラおよび物流整備は依然として大きな課題である。物流パフォーマンス指標ランキング(2017 年)では、160 か国中ラオスが 152 位、ミャンマーが 113 位、カンボジアが 73 位など、シンガポール（5 位）を除き下位から中位に位置づけられている。

エネルギーは主要行動計画が 32 と 2 番目に多い（表 7）。電気を ASEAN 域内で国境を越えて融通する ASEAN 電力網連係（ASEAN Power Grid）と ASEAN 横断ガスパイプライン（TAGP）が 2 大プロジェクトであるとともに 2020 年を目標としている。エネルギー効率や再生エネルギー普及なども目標となっている。ICT と e-コマースも重点分野であり、デジタル貿易、ICT インフラ整備、スマートシティやビッグデータ、越境電子商取引、消費者保護、個人情報保護など多くの行動計画が示されている。

ASEAN 電子商取引協定は 2018 年の第 33 回 ASEAN 首脳会議で調印された。電子商取引協定は、①ASEAN 域内の越境電子商取引の円滑化、②電子商取引への信頼環境作り、③電子商取引利用の拡大への協力を目的にしている。電子商取引では、ASEAN 電子商取引調整委員会（ACCEC）が設立され、電子商取引作業計画（AWPEC）2017-25 が採択されるなど ASEAN デジタル統合枠組みの策定が進められる。

知的財産では、ブルネイが 2017 年 1 月、タイが同 11 月にマドリッド協定議定書に加盟し、カンボジアが 2016 年 9 月に特許協力条約に加盟した。競争政策では、ASEAN 競争行動計画 2025 による効果的な競争レジームの確立が進められており、競争のための能力醸成ロードマップ（2017-20）が承認され、電子商取引と競争ハンドブックが 2017 年 8

月に刊行された。

連結性強化を目標に ASEAN 連結性マスタープラン (MPAC) 2025 が、2016 年 9 月の第 28 回首脳会議で採択されている。MPAC2025 では、①持続可能なインフラ、②デジタル・イノベーション、③継ぎ目のないロジスティクス、④優れた規制、⑤人の移動の 5 つの戦略目標の下に 15 のイニシアチブ（行動計画）を打ち出している（注 11）。

表 7 高度化した連結性と分野別協力の戦略的措置と主要行動計画

主要分野	戦略的措置	主要行動計画
交通・運輸	5	78
情報通信技術	8	28
電子商取引	4	11
エネルギー	7	32
食糧・農業・林業	8	26
観光	7	12
保健・医療（ヘルスケア）	4	18
鉱物資源	6	13
科学技術	5	15

（出所）表 3 と同じ。

4. 強靱で包摂的、人間本位・人間中心の ASEAN

AEC2015 から中小企業と開発格差縮小が継続され、新たに民間部門の役割強化、官民連携、ステークホルダーの地域統合への貢献が追加されている（表 8）。AEC2025 のキーワードの一つは包摂（inclusive）である。その背景には、国内格差の拡大、疾病や災害の増加、グローバル化のネガティブな影響への対応の必要性の認識がある。その典型が零細中小企業であり、AEC2025 では、零細（micro）が追加されるとともに主要行動計画数は 62 となっている。なお、包摂は ASEAN 社会文化共同体（ASCC）ブループリント 2025 の戦略目標の一つであり、厚生、社会的保護、女性のエンパワーメント、ジェンダー、人権、貧困削減が取り上げられている。

開発格差縮小は、CLMV の人材育成を支援する ASEAN 統合イニシアチブ（IAI）作業計画Ⅲの実施に加え、生産性向上、規制改革、金融アクセス、グローバル・バリュー・チ

チェーンへの参加などが行動計画となっている。2016年から20年を対象期間とするIAI作業計画Ⅲも、2016年の第28回首脳会議で採択されており、作業計画ⅠとⅡが総花的な内容だったのに対し、①食糧と農業、②貿易円滑化、③零細中小企業、④教育、⑤保健と福祉の5分野に対象分野を絞っている（注12）。民間企業やステークホルダー（利害関係者。市民団体などを含む）の関与、参加を重視しており、官民連携を主要分野として明示している。

表8 強靱で包摂的、人間本位・人間中心のASEAN

主要分野	戦略的措置	主要行動計画
零細中小企業強化	5	62
民間セクターの役割強化	2	6
官民連携（PPP）	6	2
開発格差縮小	7	11

（出所）表3と同じ。

5. グローバルASEAN

AEC2015のグローバル経済への統合は、①対外経済関係への一貫したアプローチ、②グローバル・サプライチェーンへの積極的参加の2つが主要分野だったが、AEC2025では、経済連携の1つに絞られ目標が明確になっている（表9）。具体的には、貿易の技術的障害（TBT）章の交渉への支持、ASEAN+1FTAの見直し、RCEPと香港とのFTAの締結、EU、ロシア、カナダとの貿易投資枠組み、新興国と同グループとの経済連携などが掲げられている。ASEAN香港FTAとASEAN香港投資協定が2017年11月に署名された。香港はASEANとのFTAが発効すればRCEPに参加する可能性が開かれ、香港を経由する中国との中継貿易でRCEPが使えることになる。ASEAN+1FTAの見直しでは、ASEAN中国FTAの品目別規則についての交渉、ASEAN韓国FTAのセンシティブ品目の自由化交渉などが行われた。RCEPは2018年11月の交渉で実質合意できず2019年合意が目標となっている。

表 9 グローバル ASEAN の戦略的措置と主要行動計画

主要分野	戦略的措置	主要行動計画
域外国との経済連携協定の改善、協定未締結の対話国との経済連携の強化など	6	14

(出所) 表 3 と同じ。

第 4 節 強まる発展戦略としての性格

1. 発展戦略を重視

AEC2025 の 5 つの戦略目標を換言すれば、①統合、②競争力、③連結性、④包摂、⑤グローバル化である。AEC2015 に比べ統合の比重は低下している。これは、AEC2015 で関税が撤廃されるなど統合が相当程度進展したためである。もちろん、統合は依然として重要であり、AEC2015 の未実現目標の実施と質の高い統合を目指している。AEC2015 は「単一の市場と生産基地」という明確な戦略目標を掲げ、物品、サービス、投資、熟練労働者の自由な移動、資本のより自由な移動という分かりやすい分野別目標を設定していた。一方、AEC2025 は円滑化に重点を置いており地味な内容である。AEC2015 で関税撤廃など自由化が相当程度進み、実現が容易でない分野が残されたことや国内産業への悪影響から経済統合に慎重な声が出ていることが影響し、現実的で慎重な目標を設定したといえる(注 13)。

一方、重要性を増しているのは、競争力、連結性、包摂である。これらは、ASEAN 各国が直面している課題への対応である。ASEAN の経済統合は経済成長戦略として統合という意義があり、AFTA でも AEC2015 でも外国投資の誘致を狙いとしていた。AEC2025 は経済成長戦略という特徴がさらに強くなっている。その背景には、タイ、マレーシア、そして近い将来にインドネシアとフィリピンが中所得の罅に陥り成長率が低下することが懸念されていることが指摘できる。AEC2015 では外国投資への期待が高かったが、AEC2025 では ASEAN の民間企業への期待が強くなっている。生産性向上、イノベーション、科学技術が重要分野となっているが、現状では、中国の「中国製造 2025」のような産業政策としての具体的な計画はなく、具体的な産業や行動計画を作っていくのは 2019 年からの課題である。

2. 社会文化共同体から多くの分野を移す

AEC2025 では、社会文化共同体 (ASCC) 2015 から多くの分野が移管されている。具

体的には、情報通信技術(A4)、応用科学技術 (A5)、企業家精神 (A6)、食糧安全保障と食の安全 (B3)、保健医療 (B4)、環境 (D) である。これらは、本来経済共同体で取り扱うべき分野と言ってよい。

AEC2025 の各分野で強調されている包摂は ASCC2025 の 5 つの戦略目標の一つである。ASCC2025 では、厚生、社会的保護、女性のエンパワーメント、ジェンダー、人権、貧困削減などを取り上げており、零細中小企業、開発格差縮小などを対象とする AEC2025 を補完している。グローバル化によるネガティブな影響への対応が欧米での反グローバリズムの台頭とともに重要な課題となっている。

3. 新たな課題への対応と評価方法の変更

AEC2015 は 2003 年から 2015 年の 13 年間に構築が進められた。この期間に ASEAN および ASEAN を取り巻く環境では、次のような多くの変化と新たな動きが起きている。2007 年から 2009 年にかけての世界金融危機、2010 年に中国が日本を抜き世界第 2 位の経済大国となるとともに軍事的にも台頭し南シナ海と東シナ海で領域紛争が激化したこと、多くの国で中国が最大の貿易相手国となるなど影響力が強まったこと、中国の新たな世界戦略である一帯一路構想が 2003 年に発表され開始されたこと、ASEAN を中核とする東アジアの経済統合の進展、2016 年の TPP の締結と翌年の米国の離脱、2018 年の TPP11 の締結と発効、RCEP 交渉、急速なデジタル経済化、スマトラ沖地震など大災害の発生、国内での格差の拡大、中所得の罅への懸念などである。

AEC2025 では、こうした環境変化を受けて、前述のとおり新たな課題への取り組みが行われている。とくに、重視されているのは、経済発展戦略と包摂である。分野別には、情報通信技術と電子商取引が代表的な新しい分野である。

ブループリントの実施状況の評価も変更された。AEC ブループリント 2015 はスコアカードにより評価を公表してきたが、自己申告制度であることなど問題点が指摘されていた。2016 年の経済大臣会合で合意された新たな評価制度 (AEC2025 モニタリングおよび評価枠組み) は、実施状況の評価、数値指標による評価、社会経済的な影響評価の 3 種類の評価を行うことになっている (注 14)。

おわりに 今後の ASEAN 統合の展望と研究課題

ASEAN の経済統合は 1993 年から 2002 年までの AFTA による物品貿易の自由化を第

1 段階、2003 年から 2015 年までの AEC2015 創設を第 2 段階とすると 2016 年からの AEC2025 創設に向けての第 3 段階に入ったといえる。第 3 段階では、非関税障壁の撤廃、サービス貿易の残存分野の自由化など実施が難しい分野に取り組むとともに、生産性の向上、イノベーション、包摂など新たな課題にも取り組まねばならない。統合とともに経済成長戦略を実施することが AEC2025 の課題である。

EU は 1968 年に域内貿易を自由化するとともに域外への関税を統一する関税同盟を実現し、その後、人の移動など生産要素の移動の自由化を実現する共同市場を 2003 年に実現し、通貨統合に進んだ。EU は経済統合のモデルと見なされていたが、2009 年以降欧州債務危機、難民危機、英国の EU 離脱、反 EU 政党の躍進など危機的な状況が続いている。各国国民に統合の最終目標を示さず統合を進める「モネ方式」と民主主義の欠如が批判されるなど EU 統合方式についての疑問や批判が出されている（注 15）。ASEAN は関税同盟、共同市場、通貨統合を目指しておらず、「EU はモデルではない」としている。主権の委譲を行わず、緩やかに統合を進めるとともに経済発展を実現してきた ASEAN の経済統合方式は途上国および世界の経済統合モデルとして注目すべきである。

中国の成長率は緩やかに低下すると予想され、コストの上昇や米中貿易摩擦などから生産拠点としてのリスクが増加している。ASEAN 各国は、多くの国で労働コストが中国を下回り、カンボジアやフィリピンなど人口ボーナスが続く国もある。安定した経済成長が続き、ASEAN の GDP が日本を上回る日も遠くない。日本経済、日本企業にとり ASEAN の生産拠点および市場としての重要性は増すことはあっても減ることはない。ASEAN の動向、とくに AEC2025 を中心とした ASEAN の経済統合の進展を調査・研究することは極めて重要である。

<注>

1. 主要優先措置は 506 であり、全措置 611 を対象とした実施率は 82.3%に低下する。
2. AEC の性格については、石川幸一・清水一史・助川成也編（2016）を参照。
3. AEC の成果については、石川幸一・清水一史・助川成也編（2016）で詳細に説明している。
4. ただし、ブルネイ、マレーシア、ベトナムは CPTPP（TPP11）で初めて政府調達を海外企業（CPTPP 参加国企業）に開放した。ASEAN10 か国が参加する RCEP でも政府調達は交渉分野となっている。CPTPP、RCEP の交渉結果により実質的に政府調達が開放されれば AEC に影響する可能性がある。
5. ASEAN Secretariat (2015)

6. ASEAN Secretariat (2017)
7. 清水一史 (2018) 112－113 頁。
8. AEC2025 の実施状況は、ASEAN Secretariat(2018a), ASEAN Secretariat(2018b)による。
9. ASEAN Secretariat (2018c)
10. 蒲田亮平 (2018) 「2019 年 ASEAN 経済アジェンダが明らかに、AEC/RCEP 理解セミナー」、ジェトロビジネス短信、2018 年 12 月 21 日付け。
11. ASEAN Secretariat (2016a)
12. 石川幸一 (2018)。
13. 福永佳史 (2016) 323－324 頁。
14. ASEAN Secretariat (2016b)
15. EU 統合の問題点については、庄司克宏 (2018) を参照。

<参考文献>

石川幸一 (2018) 「ASEAN の格差縮小への取り組みと格差の現況」、アジア研究シリーズ No.95 『経済共同体創設後の ASEAN の課題』 亜細亜大学アジア研究所、所収。

石川幸一・清水一史・助川成也共編著 (2016) 『ASEAN 経済共同体の創設と日本』 文眞堂。

蒲田亮平 (2018) 「2019 年 ASEAN 経済アジェンダが明らかに、AEC/RCEP 理解セミナー」、ジェトロビジネス短信、2018 年 12 月 21 日付け。

清水一史 (2018) 「FTA 環境の変化と ASEAN 自動車産業」、国際貿易投資研究所 『TPP11 と ASEAN の貿易、投資、産業への影響』 ITI 調査研究シリーズ No.68。

庄司克宏 (2018) 「欧州ポピュリズム－EU 分断は避けられるか」 筑摩書房。

福永佳史 (2016) 「ASEAN 経済共同体 2025 ビジョン」、石川・清水・助川共編著 (2016) 所収。

ASEAN Secretariat (2015) *ASEAN2025 Forging Ahead Together*

ASEAN Secretariat (2016a), Master Plan on ASEAN Connectivity 2025

ASEAN Secretariat (2016b), The AEC 2025 M&E Framework

ASEAN Secretariat (2017), ASEAN Economic Community 2025 Consolidated Strategic Action Plan

ASEAN Secretariat(2018a) Chairman`s Statement of the 33rd ASEAN Summit

ASEAN Secretariat(2018b), The 50th ASEAN Economic Minister`s(AEM) Meeting, Joint Media Statement

ASEAN Secretariat(2018c) Factsheet Conclusion of the ASEAN Trade in Service Agreement (ATISA)

第2章 ASEAN 経済共同体(AEC)2025 での 物品貿易自由化に向けた取り組み

国士舘大学 政経学部経済学科 准教授
(一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員

助川 成也

はじめに

ASEAN が 2015 年末に創設した ASEAN 経済共同体 (ASEAN Economic Community : AEC) の中心は AFTA である。2018 年 1 月、ASEAN 自由貿易地域 (ASEAN Free Trade Area : AFTA) が四半世紀にも亘る取り組みを経て、ついに完成した。AEC2015 の 4 本柱の核に位置付けられた「単一の市場と生産基地」は AEC2025 で「高度に統合し結束した経済」に引き継がれたが、中でも AFTA 実現が AEC を牽引し、外国投資を惹きつけてきた。

AFTA は、途上国にあって例外が極めて少なく、且つ環境の変化に応じて柔軟に見直しが行われてきた高水準の FTA である。また、AFTA は東アジアで最も歴史のある FTA であり、経済情勢や貿易取引形態など、環境変化に応じて柔軟に見直しが行われてきた。その結果、東アジアで最も利用されている FTA となった。

AFTA が完成した今、AEC2025 の下、真の物品の自由な移動に向けて取り組むべき課題は、(1) ASEAN 物品貿易協定 (ASEAN Trade in Goods Agreement : ATIGA) の強化、(2) 原産地規則の簡素化・強化、(3) 貿易円滑化措置実施の加速化・深化、である。この中に貿易手続きの簡素化に寄与する ASEAN シングルウィンドウ (ASEAN Single Window : ASW) の実現や ASEAN 地域自己証明 (ASEAN-Wide Self-Certification : AWSC) 制度の導入等が含まれる。しかし、真の ASEAN 統合には、更に非関税措置 (Non-Tariff Measures : NTMs) ・障壁 (Non-Tariff Barriers : NTBs) の削減・撤廃に向き合うことが不可欠である。それが「目玉不足」とも揶揄される AEC2025 を通じて ASEAN の中心性の維持・拡大に必要である。

本稿では、1976 年の ASEAN 協和宣言の域内経済協力の一環としての特恵貿易制度から始まる自由貿易域構築の取り組みを振り返るとともに、自由化水準、実際の利用率から

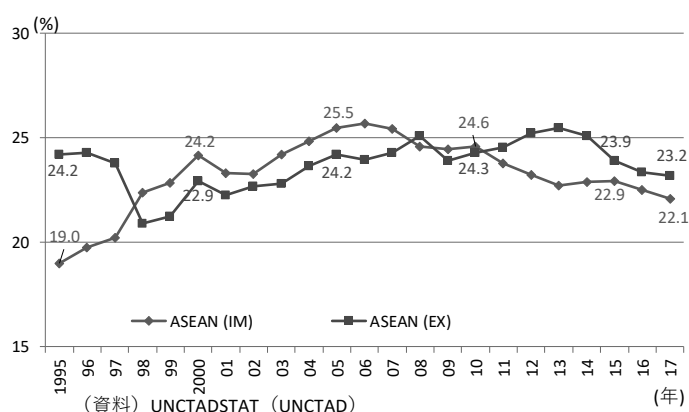
AFTA が東アジアで最も水準が高く且つ利用されている FTA であることを確認する。その上で、真の自由貿易地域化を目指し、ASEAN が AEC2025 の下で取り組んでいる措置の状況や実施上の課題を明らかにする。

第 1 節 ASEAN が目指す物品貿易の自由化

1. 物品貿易自由化に向けたこれまでの動き

輸出指向型工業化政策により経済成長を遂げてきた ASEAN にとって、最大の貿易相手先は常に ASEAN 域内であった。国連貿易開発会議（UNCTAD）データで遡れる 1995 年以降 2017 年の凡そ四半世紀を見ると、近年、隣接する中国との貿易の比重が急速に増大しているが、それでも ASEAN はその地位を維持している。直近 2017 年の ASEAN の輸出において中国は 13.8% を占めるが、ASEAN 向けは 23.2% である。EU（同 11.5%）や米国（同 11.2%）向けと比べると約 2 倍の規模である。一方、近年、中国の台頭が著しい輸入でも、ASEAN 域内輸入は 22.1% を占め、中国（同 20.2%）を上回る。特に、ASEAN の域内向け輸出は 2010 年代前半、総輸出額の 4 分の 1 を超えた。一方、輸入は 25.7% をピークに緩やかに下落しているが、依然として 20% 台を維持している（図 1）。この域内貿易を牽引し、またそのインフラになっているのが、域内の物品貿易自由化、いわゆる AFTA である。

図 1 ASEAN の域内貿易の推移



ASEAN の物品貿易自由化に向けた動きは、古くは 1976 年に ASEAN 首脳会議で発出された ASEAN 協和宣言にその原典を見ることが出来る。同宣言では、選択的貿易自由化

を目指す特惠貿易制度（ASEAN Preferential Trading Arrangements : PTA）の設置が盛り込まれている。しかし、当時は選択的貿易自由化と言われる通り、包括的なものではなかった。PTA 対象品目選定に際し、品目毎に複数国間または二国間で交渉が行われ、交渉結果が他の加盟国にも均霑される方法が取られた。しかし、加盟各国は特惠関税の供与には慎重で、1977 年に示された第 1 次域内特惠対象は延べ 71 品目のみであった。以降、対象品目の拡大、特惠マージン幅の拡大に向け取り組んだものの、対象品目は域内で生産していない、または需要のない製品など実質的に域内で流通していない品目を中心になるなど、意味がある制度とは言い難かった。経済水準や産業構造が似通っている加盟国間で、ASEAN 地域全体の利益よりも各国の利益が優先された結果、満足いく成果をあげることが出来なかった。

1985 年のプラザ合意を経て、1987 年に開催された第 3 回 ASEAN 首脳会議では、三菱自動車工業が提案していた ASEAN におけるブランド別自動車部品相互補完流通（Brand-to-Brand Complementation : BBC）の推進について合意された。BBC スキームは、ブランド保有者とブランドに関係する相手先ブランド製品（OEM）製造業者が、特定自動車モデルの特定部品加盟国間の取引に関し、少なくとも 50%の特恵譲許が与えられるものである。各外資系メーカーが部品の集中生産とその域内流通を行うことを、ASEAN が制度化した。ASEAN は政策自体のアイデアと実施のイニシアチブを民間産業界に求めたのである。その結果、BBC スキームは、企業自らが重複投資を回避し、経営・生産効率を最大化する部品の集中生産や相互補完体制を構築、自動車メーカーのコスト削減と ASEAN 自身の産業競争力強化に想定した以上に寄与した。

1990 年の第 22 回 ASEAN 経済相会議で、新たな措置として、セメント、肥料、パルプを含む特定の工業製品について、ASEAN 共通で効果的な特惠関税（注 1）を適用する概念の採用に合意した。これが後に ASEAN 経済共同体において統合の核になる「ASEAN 自由貿易地域」（AFTA）（注 2）に繋がる。ASEAN は 1992 年 1 月 28 日に開催された第 4 回 ASEAN 首脳会議で、「ASEAN 経済協力の強化に関する枠組み協定」を採択、貿易分野で AFTA の 15 年以内での形成が明記された。関税の引き下げや非関税障壁の撤廃に関する具体的な措置は、枠組み協定と並んで採択された「AFTA のための共通効果特惠関税（Common Effective Preferential Tariff : CEPT）協定」（AFTA-CEPT 協定）によって定められている（注 3）。AFTA-CEPT 協定は、ASEAN 域内の関税・非関税障壁撤廃による自由貿易地域作りを目指す構想である。

AFTA の下、ASEAN は 1993 年に関税削減を開始したが、AFTA の最終目標である特惠関税 0～5%以下を享受するには 2008 年迄 15 年も待たねばならなかった。そのため BBC スキームを利用していた自動車メーカーを中心に、ASEAN に AFTA 特惠関税 0～5%以下の前倒し措置を要望した。それら要望を踏まえて作成されたのが、1996 年 4 月に署名され、同年 11 月に発効した ASEAN 産業協力 (ASEAN Industrial Cooperation : AICO) スキームである。AICO は AFTA の本格稼働までのつなぎ的措置と位置付けられ、BBC スキームに取って代わったのである (注 4)。

一方、1997 年に発生したアジア通貨危機は、発効から 5 年目を迎えていた AFTA に更なる改革・改善を迫った。AFTA 最終目標の「特惠関税 0～5%以下」から「関税撤廃」への深掘り、そして AFTA スケジュールや撤廃期限の前倒し等関税削減・撤廃を加速化・深化させた。最終的に AFTA の下で関税撤廃を目指す期限を、先発加盟国は 2010 年、後発加盟国は一部の例外を除き 2015 年、更に猶予された一部品目についても 2018 年に設定した。ただし、センシティブ品目 (SL) や高度センシティブ品目 (HSL) に指定されていた一部の未加工農産品や、一般的除外品目 (GEL) に分類される武器及び銃砲弾等は除かれる。

2. 物品貿易自由化への ASEAN の具体的な取り組み

AFTA の法的根拠は、1992 年 1 月に署名し、翌 1993 年に発効した「AFTA のための共通効果特惠関税協定」(AFTA-CEPT 協定) である。同協定は 10 条しかない極めて短い協定であった。同協定発効後、アジア通貨危機など経済環境の激変もあり、経済相会議や首脳会議等を通じて対象範囲の拡大、特惠税率削減の加速化など様々な制度変更を背景に、数多くの議定書が採択されてきた。また、各種措置の中には、AFTA 評議会や首脳会議での合意や声明に盛り込まれただけで法的根拠が曖昧な措置もあった。この状況を踏まえ ASEAN は AEC2015 の下、AFTA の制度強化を行った。これまでの ASEAN の関税・非関税面での域内貿易に関する全ての取り組み、義務、約束を一つの包括的な文書として統合し、刷新したのが ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) である。同協定は 2009 年 2 月に署名し、2010 年 5 月に発効した。ATIGA は、全 11 章 98 条を有し、制度的に国際水準の FTA に昇華した。

FTA の実施状況やその水準をみる場合、概して自由化率、そして平均特惠税率を用いることが多い。自由化率とは、総品目数に占める関税撤廃品目数の割合をみたものである。

2018 年 8 月に実施された ASEAN 経済相会議（AEM）において、AFTA の自由化率は先発加盟 6 カ国で 99.3%、後発加盟国で 97.7%、ASEAN 全体で 98.6%になったことが報告された（表 1）。日本が最も自由化率が高いと誇る環太平洋経済連携協定（Trans-Pacific Partnership Agreement：TPP）11（注 5）の 95.1%を大きく上回り、AFTA は例外が極めて少ないアジアを代表する高水準の FTA である。

表 1 ASEAN 各国の域内関税撤廃状況と自由化率（2018 年時点）

	総品目数	関税率 0%	自由化率	0%超	その他 ※1
ブルネイ	10,813	10,727	99.2%	—	86
インドネシア※2	10,813	10,686	98.8%	16	111
マレーシア	10,814	10,667	98.6%	61	86
フィリピン	10,824	10,739	99.2%	56	29
シンガポール	10,813	10,813	100.0%	—	—
タイ	10,813	10,798	99.9%	15	—
ASEAN-6	64,890	64,430	99.3%	148	312
カンボジア	10,813	10,650	98.5%	163	—
ラオス	10,813	10,451	96.7%	276	86
ミャンマー	10,813	10,748	99.4%	15	50
ベトナム	10,813	10,389	96.1%	81	343
CLMV	43,252	42,238	97.7%	535	479
ASEAN10	108,142	106,668	98.6%	683	791

（※1）品目はスケジュールH品目（GEL）

（※2）インドネシアの関税削減スケジュールはまだ承認されていない。

（資料）ASEAN事務局（2018年9月6日）のプレゼンによる。

また単純平均 AFTA 特惠関税率の推移で、加盟国の関税削減に向けた取り組みを振り返ることが出来る。AFTA が始動してから完成までの 25 年間のうち、関税撤廃期限等重要な 6 時点で単純平均特惠関税率を計測した。1993 年は先発加盟 6 カ国が AFTA を始動させた年、2003 年は ASEAN 第 2 協和宣言で初めて AEC を打ち出し且つ関税削減・撤廃（IL）対象品目について 0～5%化を実現した年である。2008 年は AEC ブループリントに基づき統合作業が開始された年。また 2010 年は先発加盟国の、2015 年は後発加盟国の、それぞれの関税撤廃期限であった。最後に 2018 年は AFTA の完成年である。ASEAN は 25 年間に亘り、どの国も脱落することなく継続的に関税削減に取り組んできたことがわかる（表 2）。

表 2 AFTA の単純平均特惠税率推移

	単位：%					
	1993年	2003年	08年	10年	15年	18年
先発加盟6カ国	12.76	1.51	0.79	0.05	0.02	0.02
後発加盟国	—	6.64	3.69	2.61	0.53	0.12
ASEAN10	—	2.99	1.95	1.06	0.21	0.06

（資料）ASEAN事務局資料より著者作成。

第2節 これまでの AFTA の利用状況

1. 在 ASEAN 日系企業の FTA 利用状況の中での AFTA

AFTA による関税削減・撤廃が 1993 年に開始され、四半世紀が経過した。その制度は、利用者である産業界の声を踏まえて、絶えず見直しが進められてきた。その結果、AFTA は域内で事業を展開する在 ASEAN 日系企業にとって「最も使い易い FTA」（注 6）と言える。

ASEAN が締結する FTA のうち、最も在 ASEAN 日系企業の認知度が高く、且つ利用されているのは AFTA である。2012 年以降 2018 年までのジェトロ調査において、ASEAN が FTA を締結している国・地域と貿易取引を行っている在 ASEAN 日系企業に対し、FTA 毎に利用の有無を聞いている。まず輸出について、在 ASEAN 日系企業の中で実際に ASEAN 域内向けに輸出している企業のうち、AFTA を利用している企業は 2018 年で 51.1%であった。また AFTA を利用している企業の実数も 366 社と ASEAN が域内外で締結している FTA の中で最大である。なお、他の FTA についても輸出における利用率は、MFN ベースでも関税撤廃品目比率が高い日本を除き、軒並み 4 割を超えている（注 7）。

一方、ASEAN 域内からの輸入がある企業のうち AFTA を利用して調達している企業の割合は同年 50.8%である。これは AIFTA の 51.9%には及ばないものの、利用企業実数は対日 FTA に次ぐ規模（324 社）である。業種別で見ると、概して輸送用機械器具、食料品、化学・医療の 3 業種は輸出入両方で AFTA を積極的に利用している。

表 3 在 ASEAN 日系企業の輸出入における FTA 利用の現状

(単位: %、社)

	FTA	相手国	利用率							利用企業数 (2018年)
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
輸出	AFTA	ASEAN	48.3	45.4	46.0	45.8	44.9	49.6	51.1	366
	ACFTA	中国	39.4	33.1	40.6	44.8	39.5	43.7	44.9	142
	AIFTA	インド	34.9	37.0	41.6	43.1	40.6	47.3	43.0	89
	AKFTA	韓国	39.5	38.6	45.9	49.5	43.9	52.1	49.2	58
	対NZFTA	NZ	21.8	26.1	24.4	37.5	33.3	34.0	47.5	29
	対豪州FTA	豪州	32.7	33.6	39.3	40.9	37.0	41.8	40.8	49
	対日FTA	日本	33.1	30.2	32.0	35.4	36.3	40.6	39.0	279
輸入	AFTA	ASEAN	46.6	44.9	46.1	47.6	47.7	53.2	50.8	324
	ACFTA	中国	34.1	32.1	38.1	38.4	36.2	44.9	42.0	211
	AIFTA	インド	41.5	32.5	40.0	30.8	40.0	42.3	51.9	55
	AKFTA	韓国	30.1	34.0	39.1	38.8	41.0	43.8	39.0	62
	対NZFTA	NZ	22.2	18.2	28.0	23.1	31.3	46.2	36.4	8
	対豪州FTA	豪州	25.7	28.8	34.7	33.3	20.0	32.1	32.4	12
	対日FTA	日本	34.7	33.3	36.6	39.1	42.4	46.7	46.1	478

(資料) 在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査(各年版/ジェトロ)

では AFTA に注目し、在 ASEAN 日系企業の利用状況について、関税撤廃時期が異なる先発加盟国と後発加盟国とに分けてみる。先発加盟国は 2010 年に既に関税撤廃を完了し、また後発加盟国は 2015 年に一部品目を除いて原則撤廃、2018 年には関税が残存していたそれら一部品目でも撤廃し、AFTA は正式に完成をみた。先発加盟国が関税を撤廃した 2010 年以降、輸出は凡そ 45～52%、輸入はもう一段水準が高く凡そ 48～58%で推移している。2010 年以降、AFTA 利用率は約 50%前後で天井感が出ている。一方、後発加盟国は、2012 年から 18 年の間で輸出では 10%超、輸入では 2 割弱、それぞれ利用企業割合が増加した。特に一部を除き関税撤廃が行われた 2015 年に輸出で 10%ポイント超、輸入で 10%ポイント弱増加、残り 7%の品目の関税撤廃が行われた 2018 年で、各々 3%ポイント超増加、その結果、後発加盟国の日系企業の利用割合も 50%に迫っている（表 4）。

表 4 在 ASEAN 日系企業の輸出入における AFTA 利用の現状(所在地別)

(単位: %)

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
輸出	ASEAN	48.3	45.4	46.0	45.8	44.9	49.6	51.1
	先発加盟国	50.0	47.7	48.3	45.3	45.1	50.8	51.6
	後発加盟国	36.8	36.1	35.0	47.5	44.2	46.1	49.7
輸入	ASEAN	46.6	44.9	46.1	47.6	47.7	53.2	50.8
	先発加盟国	50.5	48.5	50.3	49.5	50.5	57.4	52.0
	後発加盟国	30.3	34.3	33.1	42.8	42.3	45.5	48.7

(資料) 在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査(各年版/ジェトロ)

2. タイの輸出における AFTA 利用率の推移

在 ASEAN 日系企業の利用割合は、先発・後発加盟国ともほぼ半分程度まで上昇したことが確認出来た。一方、域内関税の着実な削減を踏まえて、実際の加盟国の輸出額に占める AFTA の利用輸出額も年々上昇している。ASEAN の域内取引において、AFTA がどの程度利用されているかを把握するのは容易ではないが、一部の国で原産地証明書発給ベースで FTA 利用輸出額を把握することが出来る。例えば、タイで輸出者が FTA を利用する場合、タイ商務省に原産地証明書 (Certificate of origin : C/O) の発給を依頼するが、その発給手続き過程で輸出額の報告を求めている。この FTA 利用輸出額を当該国向け総輸出額で除すると、名目ベース (注 8) の利用率が算出出来る。

タイの ASEAN 域内向け輸出に占める AFTA 利用率は、2000 年で 1 割にも満たなかったが、関税削減の進展とともに利用率は向上、直近では 4 割を超えている。タイの AFTA

利用の主力製品は自動車関連である。特に、人口規模が多い ASEAN 加盟国向けで FTA 利用が進展している。具体的には、インドネシア向け、フィリピン向けで約 7 割、ベトナム向けで 2015 年に一旦は 65%程度まで上昇したものの、直近 17 年で 6 割である。AFTA は域内輸出に不可欠なインフラと認識されるまでになっている。

一方、タイの後発加盟国向け輸出における利用率も着実に上昇している。後発加盟国向けは、先進国や先発加盟国向けと異なり、①輸出の相当部分が陸路国境を越えて行われていること、その結果、②小口の国境貿易が中心であり、AFTA はあまり使われてこなかった。しかし、2010 年代半ば以降、タイでの 2011 年大洪水を踏まえたリスクヘッジ、人件費高騰と労働力不足への対処の観点から、労働集約的な工程を担う衛星工場のタイ周辺国への設置が推進された結果、タイ工場と周辺国の衛星工場間で AFTA を使う機会が増えてきたことから、AFTA 利用率が上昇したと考えられる。

表 5 タイの対 ASEAN 向け輸出における AFTA 利用率推移

単位: %

	2000	2005	2010	2015	2017
ASEAN	6.4	21.5	31.6	35.9	40.1
インドネシア	20.8	45.9	61.3	66.0	70.8
マレーシア	12.7	22.4	28.6	30.8	30.7
ベトナム	6.3	41.5	53.2	64.8	60.8
フィリピン	14.5	41.8	55.9	61.8	69.6
シンガポール	0.2	2.7	4.9	8.3	7.5
ラオス	0.0	2.8	4.3	4.4	11.5
ブルネイ	0.7	3.9	8.4	16.4	93.0
ミャンマー	0.0	0.2	1.0	16.0	15.2
カンボジア	0.0	0.0	3.7	8.2	13.7

(資料)タイ商務省外国貿易局、タイ税関資料をもとに作成

第 3 節 AEC2025 で目指す物品貿易の自由化

1. より深化した経済統合に向けた物品貿易自由化への取り組み

2015 年末に設立された AEC に続き、ASEAN は経済統合における次の 10 年の戦略的方向性として、「より深く、広範囲に統合した地域経済」(more deeply- and widely-integrated regional economy) を目指す。これが AEC2025 である。AEC2015 設立までに実施が間に合わなかった措置は AEC2025 に引き継がれた。

AEC の 4 本柱は新たに 5 本柱に生まれ変わった。その 5 本柱は、①高度に統合し結束した経済、②競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN、③高度化した連結性と分野別協力、④強靱で包摂的、人間本位・人間中心の ASEAN、⑤グローバル ASEAN、であ

る。このうち③が新たに加わった。AEC2015 で経済統合の主役であった「単一の市場と生産基地」は、AEC2025 では「高度に統合し結束した経済」に引き継がれた。

AEC2025 における、より具体的な実行計画が 2017 年 2 月に経済相で構成される AEC 評議会で承認された「AEC2025 統合戦略行動計画」(CSAP) である。AEC2025 では、電子商取引、貿易円滑化、グローバル・バリューチェーン (GVC)、良き規制慣行 (GRP) など近年のグローバル経済の動向に即した新たな分野を加え、全 23 分野で作業計画を策定している。各々の分野の主要な措置を抜き出したのが CSAP である。

この計画は、5 つの戦略目標 (A~E) で計 30 の主要分野 (Key Element)、153 の戦略的措置 (Strategic Measures)、510 の主要行動計画 (Key Action Line) で構成されている。更に各々にはスケジュール、分野別作業計画と分野別担当組織が明記されている。CSAP は 2018 年 8 月に改訂版が採択、公表されている。そこでは戦略措置数は 153 で変わらないが、主要行動計画数が 43 措置増えて計 553 措置になった (注 9)。以降、CSAP をもとに、AEC2025 の戦略目標「高度に統合し結束した経済」の下での「A1: 物品貿易」の取り組みを概観する。

表 6 AEC2025 統合戦略行動計画(CSAP)における戦略的措置数と主要行動計画数

c	主要分野	戦略的措置	主要行動計画	
			2017.2	2018.8
	高度に統合し結束した経済	26	98	106
A	A1 物品貿易	3	33	40
	A2 サービス貿易	6	9	10
	A3 投資環境	4	15	15
	A4 金融統合、金融包摂、金融安定化	6	33	33
	A5 熟練労働者および商用訪問者の移動の促進	2	2	2
	A6 グローバルバリューチェーンへの参加強化	5	6	6
B	競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN	47	88	114
C	高度化した連結性と分野別協力	51	224	233
D	強靱で包摂的、人間本位・人間中心の ASEAN	23	87	87
E	グローバル ASEAN	6	13	13
合計	主要分野数:30	153	510	553

(資料)AEC2025統合戦略行動計画(2017年2月、2018年8月改訂版)

CSAP では、物品貿易について 3 つの戦略的措置を打ち出している。(1) ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) の強化、(2) 原産地規則の簡素化・強化、(3) 貿易円滑化措置実施の加速化・深化、の 3 つである。物品貿易全体で主要行動計画は 40 措置あるが、そのうち (3) の下に 32 措置が設けられている。物品貿易の重点が関税削減・撤廃から貿易円滑化に移っている証左である。以降、3 つの戦略的措置の中身を詳しく見ていく。

(1) ATIGA の強化

物品貿易における3つの戦略的措置の一つである「ATIGA の強化」は、5つの主要行動計画から成る。①「ASEAN の中心性」定着のための規定の強化、②ATIGA の通知プロセスの強化、③ASEAN の残存する関税障壁の更なる削減、④非関税措置の貿易歪曲効果への対処による貿易保護の影響とコンプライアンスコストの最小化、⑤ ATIGA-SPS 章の等価性（第84条）と協力（第85条）に関する活動の監視と更新、である。ここでは①～③に注目する。④の非関税措置は、他の戦略的措置とも密接に関係することから、別途述べる。

まず①「ASEAN の中心性」定着のための規定の強化の一環で、自動 MFN（最恵国待遇）の適用可能性の調査・検討が掲げられている。加盟国は ASEAN+1FTA に加え、ASEAN の枠組み以外でも二国間で独自に FTA を締結してきた。また近年では、シンガポール、マレーシア、ベトナム、ブルネイの4カ国がいわゆる TPP11（CPTPP）に加わっており、中でもシンガポール、ブルネイは全ての品目で関税を撤廃する。一方、残るマレーシアとベトナムも農林水産品のうち極めて限られた一部の品目で関税削減や輸入関税割当を提供し、関税撤廃までは踏み込んでいない品目もあるが、小数点第二位の四捨五入による自由化率は100%である。

関税が残存している未加工農産品が中心であるが、AFTA の特惠関税率よりそれら FTA の特惠関税率の方が低い場合もある（表7）。ごく一部の品目に限られるが、自動 MFN 条項があれば、AFTA 利用企業は最も低い特惠税率が自動的に適用されることになり、企業が一つ一つの FTA を比較する必要がなくなるなど、企業の FTA 利用上の負担が軽減され、AFTA の魅力は増すことになる。

表7 AFTA と ASEAN+1FTA の関税率逆転例（ベトナム／HS0105.99.20）

FTA	国名	カテゴリー	基準レート	FTA 特惠税率		備考
				2015年	2018年	
AFTA	ASEAN域内	スケジュールH	5%	5%	5%	旧センシティブリスト(SL)
ACFTA	中国・ASEAN	ノーマルトラック	5%	0%	0%	
AKFTA	韓国・ASEAN	ノーマルトラック	5%	5%	0%	公開されている関税率は2014年まで。
AJCEP	日本・ASEAN	B10*	5%	5%	0%	関税削減時期は4月1日
AIFTA	インド・ASEAN	ノーマルトラック1	5%	3%	1%	ただし2018年末に0%
AANZFTA	豪NZ・ASEAN	—	5%	5%	0%	

（注）AKFTAの2018年の関税率はASEAN Tariff Finder参照。

（資料）ASEAN+1FTA協定書、ATIGA協定書、ASEAN Tariff Finderもとに著者が作成

次いで、②「ATIGA の通知プロセスの強化」について、ATIGA 附属書 1 では加盟各国に届出を求める 13 の措置を明示している。具体的には、a) 関税、b) 割当、c) 追加料金、d) 数量制限、e) その他の非関税措置、f) 税関評価、g) 原産地規則、h) 標準・技術規則および適合性評価手続き、i) 衛生植物検疫（SPS）措置、j) 輸出税、k) ライセンス手続（輸出入）、l) 輸出入関連為替管理、m) 8桁を超える ASEAN 統一関税品目コード（AHTN）、である。現在は、それら措置を実施する加盟国に対し、ASEAN 事務局と高級経済事務レベル（SEOM）に通知することを求めているが、それが徹底されていないため、他の加盟国が通報を可能にするべく規定の見直しが進められている。

③「ASEAN の残存する関税障壁の更なる削減」について、AEC2015 で残された一部の関税削減・撤廃が含まれる。まず 2018 年 1 月が期限であった後発加盟国の 7%の柔軟性リストの関税撤廃について、後発加盟 4 カ国は、センシティブ品目（SL）や高度センシティブ品目（HSL）に指定されている一部の未加工農産品や、一般的除外品目（GEL）の武器及び銃砲弾等を除き、猶予されてきた総品目数の 7%分の品目の関税を 2018 年 1 月に一気に撤廃した。その品目数は、各国とも 640～670 品目、4 カ国合計で 2,645 品目にのぼった。その結果、関税撤廃面で残された課題は、ベトナムとカンボジアの石油製品の関税削減・撤廃である。両国は特例的に関税削減・撤廃の猶予措置を受けているが、これから石油製品は 2024～25 年に関税撤廃が予定されている。

（2）原産地規則の簡素化・強化

AEC2025 の CSAP の下での物品貿易における 3 つの戦略的措置の二番目が「原産地規則の簡素化・強化」である。ここには 3 つの主要な行動計画が示されている。①原産地規則（ROO）の強化、②原産地決定における証明手続きの簡素化、③既にある貿易円滑化プラットフォームの活用促進、である。③については、詳しくは貿易円滑化の部分で詳述するが、ASEAN シングルウィンドウ（ASW）、ASEAN 貿易収納庫（トレード・レポジトリ：ATR）、ASEAN 投資・サービス・貿易解決システム（ASSIST）等を指す。

ROO の強化については、ASEAN は TPP11 で採用した完全累積規則について ATIGA への導入可能性について調査・検討している。AFTA ではこれまで「部分累積」と呼ばれる部分累積ルールがあった。これは締約国付加価値 40%未満で締約国原産が得られない中間財のうち、締約国付加価値が「20%以上 40%未満」の場合、中間財価額のうち原産価額分のみを抽出、累積できるものである。「完全累積」では、閾値に満たない品目は、締約

国内での付加価値の割合に関係なく、中間財価額のうち原産価額分が累積できる。つまり AFTA の部分累積「20%以上 40%未満」を「0%超 40%未満」へと範囲を拡大するものである。なお閾値 40%を超えた品目はこれまで通り「締約国原産」とされ、中間財価額全体が累積できる「ロールアップ」ルールが適用されるとみられる。完全累積は ASEAN として交渉に参加している東アジア地域包括的経済連携（RCEP）でも採用される可能性が高い。FTA の制度が異なることによる手続きの煩雑化を回避し、ASEAN の中心性を維持するには、AFTA での完全累積の早期導入が求められる。

また、AFTA 利用のための原産性審査で域内原産割合（RVC）を算出する際、これまで「控除方式」と「積上げ方式」のいずれを用いて原産性を証明するかは締約国毎に決められていた。控除方式は、FOB 価格から非原産材料分を控除して原産割合を算出する方式、一方、積み上げ方式は原産材料や当該工場での付加価値を合算し、原産割合を算出する方式である。

CSAP では、利用する企業側が控除方式と積上げ方式のいずれを使うか選択出来るよう制度変更の可能性について調査・検討が明記されている。サプライヤー等からの原産情報の提供の有無に応じ、いずれの方式を用いるかを企業側が選択出来れば、利用者にとって柔軟性の高い規則となり、更なる利用企業の拡大に繋がろう。

「②原産地決定における証明手続きの簡素化」については、原産地証明書フォーム D や運用上の証明手続き（Operational Certification Procedures : OCP）の更なる簡素化に加えて、ASEAN 地域自己証明制度（AWSC）の実現が目標に掲げられている。自己証明制度はフォーム D 発給手続きを不要にするものであり、コスト削減効果が期待できる。またこれまで、近隣諸国向け輸出や航空輸送輸出、週末輸出等の場合、輸入通関時までにはフォーム D の発給が間に合わないこともあった。輸入時にフォーム D が間に合わないまま通関してしまうと、後日、フォーム D を提示しても支払い済関税が戻らない国もある。また、フォーム D 到着まで貨物輸入手続きをせずに保税蔵置場等での保管も可能であるが、倉庫保管料など追加コストが必要になる。AWSC は自社で原産性を宣言出来ることから、これから問題の解決に寄与しよう。

AWSC の正式導入に先立ち、ASEAN ではこれまで性格が異なる 2 つのパイロットプロジェクト（PP）が行われてきた。現行の AFTA 第三者証明制度に準じた第 1SC、製造業者以外は利用できないなど利用制限的な第 2SC の二つの PP である。AEC が創設される 2015 年末までの一本化を目指していたが、遅れてスタートした第 2SC の PP で十分な事

例が集まっていないこと、OCPの改定が必要なこと等から導入が先延ばしされてきた。

2018年8月のAEMにおいて、AWSCの実施を踏まえたATIGA改定第一議定書が調印された(注10)。全加盟国の署名後180日後に発効する。AWSC利用の条件等について、ASEAN事務局貿易・円滑化課のパナダ・ダナサンダ上級官は、AWSCは「2019年の正式導入を目指している」とした上で、「AWSCの利用条件はOCPに記載されるが、現在、その見直し作業を行っている」とした。その上でSEOMレベルであるが、現行のAFTAの利用条件に近い第1SCの要素が数多く盛り込まれていると話した(注11)。特にAWSCの発給者は商社や地域統括会社なども含まれる輸出者であり、また原産地を示す署名についても、インボイスに加えて他の貿易書類でも可能であるという。日系産業界はこれまでも様々なチャネルを通じ、第1SCの採用を働きかけてきた。実際に条件等はOCPの完成・公表を待って確認する必要があるが、これらはASEANの日系産業界にとって朗報である。

(3) 貿易円滑化措置実施の加速化・深化

「貿易円滑化措置実施の加速化・深化」については、大きく4つに分類されており、各々複数の主要行動計画を有する。①物品貿易(主要行動計画:3)、②貿易円滑化(同:7)、③税関(同:6)、④任意規格、強制規格及び適合性評価手続(同:16)である。4つに分類されたのは、もともとCSAPに反映された作業計画と分野別組織が異なるためである。①はATIGA調整委員会(CCA)が主管する「物品貿易戦略的行動計画」、②はASEAN貿易円滑化共同諮問委員会(ATFJCC)の「AEC 2025貿易円滑化戦略行動計画」、③はASEAN税関長会議「10年間の税関活動の幅広い方向性(2016~2025年)」、最後に④はASEAN基準品質諮問委員会(ACCSQ)の「ASEAN標準適合戦略計画」に基づく。更に後発加盟国向けの能力開発等はASEAN統合イニシアチブ(IAI)作業計画Ⅲを通じて提供される。

ここには各々、2014年11月に締結され、17年2月に発効した世界貿易機関(WTO)貿易円滑化協定の遵守・履行支援や、ASEANが有するASEANシングルウィンドウ(ASW)やASEAN貿易収納庫(トレード・レポジトリ;ATR)等貿易円滑化プラットフォームの運用、ASEANシームレス貿易円滑化指標(ASTFI)を用いた調査の実施、標準開発における協力の枠組みの強化、更には国際的な場面では、ASEANが共通の地域的立場をとることで効果的な参加に繋げることなどが示されている。

ASEANの産業界が最も期待しているのがASWの全面的な導入・運用である。ASWとは、貿易関連書類や情報を電子的に一元的に受け付け、一括処理されるとともに、通関に

かかる一元的意思決定を経て、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取り組みである。ASW については、2018 年 1 月からインドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナムの 5 カ国で e-ATIGA フォーム D の交換が開始されたが、ブルネイ、カンボジア、フィリピンが実施に向け最終段階に入っている。18 年 8 月の AEM で経済相は加盟国に対し、実運用初期段階で発生している技術面・運用面での問題に対し、十分に対処するよう要請していた。例えば、マレーシアが発行した e-ATIGA フォーム D がタイで正しく表示されない事例や、ベトナムで受け取り確認が出来ないなど技術的なトラブルが発生している（注 12）。

残るミャンマーとラオスについては、ASW に先立って国内で構築が求められるナショナル・シングルウィンドウ（NSW）の開発段階にある。今後、ASW で e-ATIGA フォーム D の交換に続き、ASEAN 電子税関申告書（ACDD）と電子衛生植物検疫証明（e-Phyto）についても、順次、交換テストを開始する予定である。

ASTFI は、ASEAN の産業と企業の競争力向上に向けた効果と対応力を高めるため、貿易円滑化措置実施の監視メカニズムの改善が必要との観点から開発されたものである。これは地域レベル、国家レベル双方で、貿易円滑化の対応状況を計測するものであり、隔年毎に調査を実施する。これは 2017 年に AEM からの要請を受け、東アジア ASEAN 経済研究センター（ERIA）が作成に携わった。8 月の AEM では、ASTFI の基礎研究が完了したことが歓迎され、ASTFI と一国の税関の搬入から搬出までに要する時間を計測するタイムリリーススタディ（TRS）を 18 年中に開始することが報告された。

2. ASEAN の貿易円滑化措置と WTO 協定

貿易円滑化分野の核となる計画が、ASEAN が 2017 年 9 月の経済相会議で採択した「AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画」である。ASEAN は同行動計画の実施を通じて、貿易取引コストを 2020 年迄に 10%削減すること、2025 年の ASEAN 域内貿易額を 2017 年比で倍増させること、世界経済フォーラムや世界銀行関連の国際ランキングで順位を含む加盟国のパフォーマンスを改善すること、等を目指す。

同行動計画ではそのビジョンとして、ASEAN 域内の貿易と生産ネットワーク強化のため、地域の競争力、効率性、継ぎ目のないモノの移動を達成し、グローバル・バリューチェーンにより深く参画し、AEC のより広い視野に合致した、高度に統合された一貫性のあ

る経済を確立することによって、経済成長の加速と繁栄の共有につなげるとしている。この中では 7 つの戦略目標を掲げており、この目標の下に実施すべき行動が示されている。

ここでは WTO 貿易円滑化協定 (Trade Facilitation Agreement : TFA) における約束を順守した上で、地域統合と競争力強化を目指し、ASEAN 独自の取り組みとして、ASW の完全な運用、国境手続きの簡素化・迅速化、WTO に従った公認事業者 (AO) 制度 (注 13) または同様の制度の導入、これまであまり成果があがっていない非関税措置 (NTM) における相互通知の徹底や、貿易的制限措置を新たに導入しないという「スタンドスティル」、既存の貿易制限措置を段階的に削減・撤廃する「ロールバック」の検討、貿易障壁の要素を持つ撤廃すべき NTM の特定に向けた評価に関するガイドライン作り等が明記されている。

表 8 「AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画」における 7 つの戦略目標

a) WTO や世界関税機構 (WCO) など国際機関により受け入れた貿易円滑化措置や他の関連する最良慣行に照らし、実施促進する。
b) ASEAN の貿易・生産ネットワークを強化し、グローバル・バリューチェーンに参画し、高度に統合し結束した経済を確立し、地域の競争力、効率性、シームレスなモノの移動を達成する。
c) ASEAN でのビジネス実施におけるコストと時間を削減しつつ、正当な政策目標を追求するため、非関税措置 (NTM) の貿易歪曲効果に効率的に対処すべく、効果的かつ即応性のある地域的アプローチを実施する。
d) 地域経済統合の過程の中で、特に中小零細企業 (MSMEs) の開発と促進に重点を置き、民間部門に積極的に関与する。
e) 2016~2025 年の分野別作業計画と ASEAN ブループリント 2025 における各々の一貫した趣旨に沿って、貿易円滑化措置を効果的に実施するため、ASEAN の関連部門間の制度調整を強化する。
f) ASEAN の貿易円滑化プログラムの実施において、全ての加盟国 (特に後発加盟国) の参加を増やすことに取り組む。
g) ASEAN の産業と企業の競争力向上のため、効果と対応力向上の視点から、貿易円滑化措置実施のための監視メカニズムを改善する。

WTO によれば、TFA が完全に実施されれば、加盟国の貿易コストが 14.3%削減され、貨物の輸入に要する日数は 1.5 日程度、輸出については 2 日程度短縮され、その結果、要する時間は輸入で 47%、輸出で 91%程度短縮されるとしている。19 年 2 月時点で、WTO 加盟 164 カ国のうち約 8 割を超える 141 カ国が批准しており、ASEAN 加盟国は全て批准

済である。

TFA の特徴として、先進国は貿易促進措置として規定される 12 条に亘る措置、全 239 項目を直ちに実施することが求められているが、開発途上国は自らの能力を勘案して実施スケジュールを設定でき、また実施に際して能力開発等技術支援が必要な場合はその旨通報すれば、国際機関や先進国等から導入支援が受けられるよう設計されている。

ASEAN の TFA 第 10 条「輸入、輸出、通過に関する手続」部分についての約束を抜粋した（表 9）。フィリピンを除く先発加盟国は、全ての項目について即時または発効後 1 年以内に実施することを WTO に通報しているが、それ以外の国々はシングルウィンドウの導入に困難を抱えており、またラオス、ミャンマーはシングルウィンドウ以外も多くの項目で能力開発援助や支援供与を求めている。

表 9 貿易円滑化協定約束への対応（第 10 条のみ抜粋）

条項	取り決め内容	ASEAN5	フィリピン	カンボジア	ラオス	ミャンマー	ベトナム
10	輸入、輸出、通過に関する手続						
10.1	手続及び所要の書類	A	A	B	C	C	A
10.2	写しの受理	A	A	A	C	C	A
10.3	国際的な基準の使用	A	A	A	C	C	B
10.4	シングルウィンドウ	A	C	C	C	C	C
10.5	船積み前検査	A	A	A	A	A	A
10.6	通関業者の利用	A	A	A	A	B	A
10.7	共通の国境手続・統一的な所要の書類	A	A	A	C	C	A
10.8	輸入が許可されなかった物品	A	B	A	C	B	B
10.9	物品の一時輸入並びに国内加工・国外加工	A	A	A	A	C	C

（注）A：即時または発効後1年以内に実施。B：移行期間を経て実施（2018～20年末）、C：能力開発援助・支援供与を受け実施（2018～22年末）、「-」は通知未了。

（資料）WTO貿易円滑化データベース（18年2月15日閲覧）を基に作成

3. 停滞する非関税措置・障壁の削減・撤廃

2018 年 1 月に AFTA が完成し、関税の撤廃を通じた物品貿易自由化の実現は ASEAN の最大の成果である。しかし「真の自由貿易地域」化にはまだ課題がある。中でも最大の課題は、非関税措置（NTMs）・障壁（NTBs）の残存と増殖である。関税が撤廃されても、NTBs が新たに導入または残存していれば、AFTA の下で推進してきた物品の自由な流通を妨げることになる。

実際に、ベトナムでは 2018 年 1 月の関税撤廃に先立つ 17 年 10 月、商工省が政令 116 号を告示、輸入ロット（1 船）毎に、車種別で排気ガス検査や安全性検査の義務付けとともに、生産国政府発行の型式認可証（VTA）の提出を求めた。関税撤廃を進める傍ら、国内産業の保護を目的に NTB を導入したのである。ベトナム当局はこれら規制導入の目的を「消費者保護および環境保護」としているが、自動車の輸入制限が目的であることは明

白である。

ASEAN 事務局によれば、最も影響を受けているタイ、インドネシアに加えて、マレーシアも ATIGA 調整委員会 (CCA) にこの問題を提起、更にシンガポール、フィリピンも関心を持っているという。政令 116 号導入から 1 年が経過したが、この間、CCA で複数回に亘り協議が行われたものの、結論や撤廃には至っていない。リロ AEC 担当事務次長によれば、ベトナムの同措置について 2 社が ASEAN 投資・サービス・貿易解決 (ASSIST) を通じて申立てを行っており、ASEAN 事務局は本案件を非関税障壁で生じている問題として実例マトリクスに登録したという (注 14)。

ベトナムは同措置を今後も堅持していく意思を示している。ベトナム政府は同措置導入から 1 年が経過したのを機に、政府内で同措置や影響などを検証、その結果を踏まえてチン・ディン・ズン副首相は政府内の会合で「これからも厳格に運用し続ける」と表明した (注 15)。

ASEAN がベトナムの同措置を放置すれば、他の加盟国も同様の措置を採る懸念がある。実際、インドネシアは 18 年秋に事実上の自動車輸入数量制限を打ち出した。自由貿易推進の姿勢に呼応した直接投資を成長のエンジンに据えるなど、長年、自由貿易の恩恵を享受してきた ASEAN に保護主義が連鎖的に広がれば、ASEAN 自体の評価や直接投資に対する求心力を失いかねない。NTMs/NTBs の問題に対し ASEAN は、身動きが取れなくなる場面が多々あった。

これまで AEC2015 の下で、ASEAN は NTBs の撤廃期限を設けてきた。具体的に、AEC ブループリントは、「スタンドスティル」、「ロールバック」という二つの原則の下、加盟各国が定められた期限迄に全ての NTB を除去することが約束されていた。撤廃時期は、フィリピンを除く先発加盟国が 2010 年迄、フィリピンが 2012 年迄、そして後発加盟国は 2015 年迄であった。なお後発加盟国は 18 年まで柔軟措置が適用される。これら期限を定めたにも関わらず、実際に NTMs/NTBs は年々増加の一途を辿っている。WTO は加盟各国から NTMs の導入に際し、通報を受けることになっているが、通報なしで導入されている措置が数多く存在するとみられる。実際に通知されている措置数を見ると、ASEAN の中で最もそれら措置数が多いと認識されているインドネシアの報告件数は 300 件に満たず、また後発加盟国を中心に件数が圧倒的に少ない (表 10)。加盟各国が各々の措置自体を NTMs/NTBs と認識していない場合も多いとみられ、通知されない NTMs/NTBs は相当数にのぼると推察される。

表 10 ASEAN 加盟国が WTO に通報している NTMs/NTBs

		衛生植 物検疫	貿易に関 する技術 的障壁	アンチダ ンピング	セーフ ガード	特別 セーフ ガード	数量制 限	関税割 当	国営企 業	輸出補 助金	NTM/N TB計
先発加 盟国	ブルネイ	3	2								5
	インドネシア	123	121	39	6			2	1	1	293
	マレーシア	43	243	18	3			13	1		321
	フィリピン	429	265	2	5	11	21	14	1		748
	シンガポール	61	64				143				268
	タイ	261	638	49	3		112	23	3		1,089
後発加 盟国	カンボジア		22								22
	ラオス	3	1				12				16
	ミャンマー		2								2
	ベトナム	104	137	7	4			2	2		256
ASEAN計		1,027	1,495	115	21	11	288	54	8	1	3,020

(資料)WTO Integrated Trade Intelligence Portalより作成(2019年2月17日)

AEC2025 の CSAP では、ATIGA 強化の一環で、主要な行動計画として「非関税措置の貿易歪曲効果への対処による貿易保護の影響とコンプライアンスコストの最小化」を掲げている。この中には、手順・ガイドラインの作成、ATIGA でより強い規律の調査・検討、NTMs の更新と見直し、企業や利害関係者の関与強化、等が打ち出されているものの、決め手となる打開策は見当たらない。ASEAN では、措置導入前に予め通知を受け、加盟国内外の利害関係者の声を聞くよう促している。具体的には、18 年 8 月の第 32 回 AFTA 評議会で承認された「NTM/NTB に関するガイドライン」に示されている。

NTM/NTB に関するガイドラインは、2017 年 8 月の第 31 回 AFTA 評議会で経済相が高級経済事務レベル (SEOM) に策定を指示し、経済相の指示を踏まえ、マレーシアを中心に策定が進められてきた。18 年 7 月の第 12 回 ASEAN 貿易円滑化共同協議委員会 (ATF-JCC) で最終化され、翌 8 月の AFTA 評議会で承認された。ガイドラインの目的は ATIGA と WTO の権利・義務に従い、a) ASEAN における NTM の透明性と管理を改善し、そして b) NTM の貿易歪曲効果を最小限に抑えながら、ASEAN 加盟国が正当な政策目標を追求できるようにする一般的な枠組みを提供することである。1) 必要性和均整、2) 協議と関与、3) 透明性、4) 非差別と公平性、5) 定期的レビュー、の 5 つの原則を打ち出している。

この中で、1) では、正当な公共政策目的を達成する上で NTM が必要以上に制限的にならないよう確保すること、法案を準備している加盟国は、規制影響評価手法または同様の手法に基づき事前審査手続きの実施に努めなければならないことが記されている。また 2) では、自国並びに他の加盟国の利害関係者に対し、提案された NTM 草案に意見出来る適

切な機会および時間枠を提供するよう努めること、影響を受ける国内関係者と協議すること。3) では、措置導入や修正の際に、SEOM と ASEAN 事務局に発効の 60 日前までに通知すること、措置の採択前に他の加盟国との事前協議の機会を提供すること、等が求められている。

しかし、これはあくまでガイドラインに過ぎず、当然ながら法的拘束力はない。同ガイドラインで NTMs/NTBs の増殖に歯止めがかかるか注視する必要がある。また ASEAN は 2016~25 年の長期で ATIGA でより強い規律を検討することになっているが、具体的な削減方法や方向性は示されておらず、依然として NTMs/NTBs は物品貿易自由化において最大の課題である。

おわりに

AEC の構築作業が 2015 から 2025 に引き継がれ、ASEAN 統合の深化が期待される。在 ASEAN 日系産業界が AEC の深化で期待する事項について、ジェトロは 2018 年 11~12 月にかけて実施したアンケート調査（注 16）で聞いている。最も期待されている事項は、「さらなる通関手続きの円滑化」で回答社数の過半を超える 53.4%が希求している。これに「非関税障壁の撤廃」（同 32.9%）が続く。以降、「製品基準、認証手続きのさらなる調和」（同 17.4%）、「技術者・専門職のより自由な移動」（同 17.0%）があがるが、上位 2 つとの差は歴然としている。AEC2015 および AEC2025 を通じ、AFTA が完成した今、産業界の最大の期待は税関など水際を中心とした「貿易円滑化」に移っている。特に、ASEAN シングルウィンドウ（ASW）の本格稼働および ASEAN10 カ国の早期導入、そして域内関税減免恩恵を享受するために必要な原産地証明書発給に代わる ASEAN 地域自己証明制度（AWSC）の早期導入に対する期待が高い。

表 11 ASEAN 経済共同体(AEC)の深化に期待する事項(上位 5 項目)

単位: %

順位	有効回答社数	ASEAN	先発加盟国					後発加盟国			
			インド ネシア	マレー シア	フィリ ピン	シンガ ポール	タイ	カンボ ジア	ラオス	ミャン マー	ベトナム
		2,428	344	216	105	355	510	67	30	119	682
1	さらなる通関手続きの円滑化	53.4	59.3	50.0	45.7	42.5	53.1	64.2	63.3	65.5	55.0
2	非関税障壁の撤廃	32.9	36.6	31.5	25.7	31.3	33.9	37.3	46.7	35.3	31.4
3	製品基準、および認証手続きの更なる調和	17.4	21.2	19.4	12.4	18.0	16.7	22.4	6.7	21.0	15.2
4	技術者・専門職のより自由な移動	17.0	14.2	21.3	22.9	18.0	16.3	7.5	23.3	26.9	15.1
5	一般ワーカー・一般スタッフ・事務員のより自由な移動	15.5	8.4	23.1	15.2	20.3	16.5	17.9	13.3	20.2	12.5

(資料) アジア・オセアニア日系企業実態調査(2018年、ジェトロ)

貿易円滑化は近年注目されている分野である。貿易円滑化は貿易関連コストや時間の削減を通じて全ての貿易関係者に恩恵を及ぼす。そのため難航する WTO 多角的貿易交渉においても、途上国・先進国を問わず、貿易円滑化協定が支持され、採択された。WTO の枠組みの下、ASEAN の中でも人的資源や能力開発に限界がある後発加盟国を中心に、先進各国や国際機関の支援を受けながら貿易円滑化措置の導入・実施が期待されている。

また CPTPP など世界に広がる広域経済圏づくりが進む中、貿易円滑化分野で WTO プラスを目指す動きもある。例えば TPP では急送貨物の迅速な税関手続を確保するため、「6 時間以内の引取」を明記している。貿易円滑化は ASEAN にとって後発加盟国の GVC への参画に繋がることから、WTO 協定の履行に加え、ASEAN の中心性維持のため、WTO プラスを積極的に目指していくことが肝要である。

一方、ASEAN 統合の最大の課題は非関税障壁の削減・撤廃である。これまで長年に亘り ASEAN は真の域内経済統合を目指し、非関税障壁撤廃の必要性を加盟国に強く訴えてきたが、残念ながらその取り組みは掛け声倒れに終わっている。シンガポール大学東南アジア研究所 (ISEAS) のサンチタ・バス・デス研究員は、「ASEAN は NTB に関する議論について非政治的な問題に焦点を当てている」として、政治が絡む非関税障壁・措置の削減・撤廃は困難との見方を示している。ASEAN はあくまでも多様性に富んだ緩やかな地域協力機構であり、主権は組織としての ASEAN にあるわけではなく、加盟各国が保持している。特に NTMs/NTBs については「地域統合の関心が国益と一致しない限り、NTB は常に存在し、完全に排除することはできない」とするなど、困難に直面している(注 17)。

現在、複数国間、または二国間など多数の FTA が混在する ASEAN では、関税につい

て AFTA の方が高い場合もあり、現在、自動 MFN 条項の適用が検討されている。また CPTPP に代表されるが、ここには ASEAN4 カ国が参加しており、非関税分野でも交渉に際し、更なる自由化・規制緩和が求められた。そのため ASEAN 加盟国が最も有利な条件を保持し、投資に対する求心力を維持するためには、ASEAN も非関税分野での自動 MFN 条項を検討すべき時期に来ている。魅力的な措置があまり見当たらないと言われる AEC2025 にとって、非関税分野での域内加盟国に対する MFN 適用は、ASEAN の求心力維持に大いに貢献する可能性がある。

<注>

1. 協定の名称が、そのまま「AFTA のための共通効果特惠関税 (CEPT) 協定」となった。
2. ASEAN Secretariat (1990).
3. AFTA の下で付与される特惠関税は当初、AFTA-CEPT 協定による関税であったため「CEPT 関税」、2010 年に AFTA-CEPT 協定が ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) に置き換わって以降は「ATIGA 関税」と呼ばれる場合もある。本論文では混乱を避けるため、「AFTA 特惠関税」または「AFTA 関税」と称する。
4. Severino (2006), p.228.
5. 正式名称は、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 (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership)。
6. パナソニック上之山陽子の発言。
7. World Tariff Profile(2018)によれば、日本の関税撤廃品目比率は MFN ベースで 52.4%である。他の ASEAN 対話国は、中国 (同 7.1%)、インド (同 3.0%)、韓国 (同 15.1%)、NZ (同 64.5%)、豪州 (同 51.0%)。
8. FTA 締結相手国で関税が MFN (最恵国待遇) ベースで撤廃されている品目や、そもそも特惠関税の削減・撤廃対象ではない「除外品目」については敢えて FTA を使う必要はない。日本等関税撤廃品目割合が多い国向けや、逆にインドに代表される除外品目が多い国々向けは、概して名目利用率は低くなる。
9. 主に措置数が増えたのは「A1: 物品貿易」(33→40)、「B7: 効果的、効率的、整合的、対応力のある規制および公平な規制慣行」(1→15)、「C5: 食料、農業、林業」(20→26)である。
10. タイ商務省貿易交渉局ロンナロン副局长によれば、同日に署名できたのは 7 カ国であり、残る 3 カ国も準備が出来次第、署名することになる (2018 年 9 月 3 日インタビュー)。ただし、2018 年 1 月現在、同議定書は公開されていないことから、署名が済んでいないと思われる。
11. 2018 年 9 月 6 日 ASEAN 事務局にてインタビュー。
12. ジェトロ・バンコク事務所蒲田広域調査員による。
13. 日本では AEO (Authorized Economic Operator/認定事業者) 制度と呼ばれる。
14. 日本アセアンセンター・ASEAN 研究会主催 ASEAN ミッション (18 年 9 月 2 日～8 日、タイ、シンガポール、インドネシア) でのヒアリングによる。
15. 『日本経済新聞』2019 年 2 月 6 日。

16. ジェトロ (2018)。

17. 注 14 に同じ。

<参考資料>

石川幸一・清水一史・助川成也編 (2009) 『ASEAN 経済共同体——東アジア統合の核となりうるか』
日本貿易振興機構。

石川幸一・清水一史・助川成也編 (2013) 『ASEAN 経済共同体と日本——巨大統合市場の誕生』 文眞堂。

石川幸一・清水一史・助川成也編 (2016) 『ASEAN 経済共同体の実現と日本』 文眞堂。

福永佳史 (2016) 「ASEAN 経済共同体 2025 ビジョン」『ASEAN 経済共同体の創設と日本』 文眞堂、
311 頁。

ジェトロ (2018)、『2018 年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査』。

Rodolfo C. Severino, (2006), *Southeast Asia in search of an ASEAN COMMUNITY:Insight from the former ASEAN Secretary-General*, Institute of South East Asia Studies, Singapore (ISEAS).

第3章 保護主義の拡大下での ASEAN と東アジアの経済統合 —AEC、RCEP、CPTPP—

九州大学大学院 経済学研究院 教授

清水 一史

はじめに

現在、世界経済で保護主義が拡大中である。とりわけ 2017 年 1 月にトランプ大統領が就任してから、米国は TPP から離脱し、また中国等世界各国と貿易摩擦を拡大させ、世界で保護主義が拡大している。保護主義の拡大は、これまで経済統合を進め ASEAN 経済共同体（AEC）を設立した ASEAN や、RCEP を含めた東アジアの経済統合にも、大きな影響を与える。

東アジアでは ASEAN が経済統合をリードしてきた。1967 年に設立された ASEAN は、東アジアで最も深化した経済統合である。1976 年から域内経済協力を進め、1992 年からは ASEAN 自由貿易地域（AFTA）の実現を目指し、2003 年からは AEC の実現を目指してきた。2015 年 12 月 31 日には遂に AEC を創設し、更に新たな AEC の目標（「AEC2025」）に向けて経済統合を深化させようとしている。また ASEAN は、東アジアの地域協力と FTA においても、中心となってきた。

そして 2008 年からの世界金融危機後の構造変化の中で、環太平洋経済連携協定（TPP）が大きな意味を持ち始め、ASEAN と東アジアの経済統合の実現に大きな影響を与えてきた。2011 年には東アジア地域包括的経済連携（RCEP）が ASEAN によって提案された。2015 年 10 月には TPP が大筋合意され、2016 年 2 月には署名された。TPP の発効が、更に ASEAN と東アジアの経済統合に大きな影響を与えられと考えられた。

しかしながら、2017 年 1 月 20 日にはトランプ氏が米国大統領に就任し、1 月 23 日には TPP からの離脱に関する大統領令に署名した。米国の TPP 離脱は、ASEAN 経済統合と ASEAN 経済に大きな負の影響を与えた。更に、トランプ大統領の保護主義的通商政策が世界の貿易体制に大きな負の影響を与えている。米中貿易摩擦も拡大中である。

保護主義の拡大は、ASEAN と東アジアの経済統合にも多くの影響を与える。保護主義が拡大する中で、ASEAN は AEC を更に深化させている。2018 年 1 月には AEC の関税

撤廃が完了した。すなわちカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの CLMV 諸国に与えられていた 7%の猶予品目の関税撤廃が行われた。ただし他方、ベトナムは政令 116 条によって自動車産業の保護を始めた。

世界各国が保護主義的になって来ている中で、日本は 2017 年 5 月に TPP11 を提案して保護主義に対抗している。2017 年 11 月の閣僚会合で CPTPP(包括的及び先進的な TPP 協定)が大筋合意され、2018 年 3 月 8 日に署名、12 月 30 日には発効された。CPTPP の発効は、現在の保護主義を逆転させる可能性を含むであろう。ASEAN が提案して交渉を牽引してきた RCEP は、2018 年中の交渉妥結に至らなかったが、2019 年秋の交渉妥結を目指している。

本稿では、現在の世界経済における保護主義拡大下における ASEAN と東アジアの経済統合について考察する。また、保護主義の拡大が ASEAN 経済へ与える影響や、日系を含めた企業の活動へ与える影響に関しても触れたい。

第 1 節 ASEAN 経済統合と東アジア経済統合の進展

1. ASEAN 経済統合の展開と AEC

東アジアでは、ASEAN が域内経済協力・経済統合の先駆けであった（注 1）。1967 年に設立された ASEAN は、当初の政治協力に加え、1976 年の第 1 回首脳会議と「ASEAN 協和宣言」より域内経済協力を開始した。1976 年からの域内経済協力は、外資に対する制限のうえに企図された「集团的輸入代替重化学工業化戦略」によるものであったが挫折に終わり、1987 年の第 3 回首脳会議を転換点として、1985 年 9 月のプラザ合意を契機とする世界経済の構造変化をもとに、「集团的外資依存輸出指向型工業化戦略」へと転換した。1991 年から生じた ASEAN を取り巻く政治経済構造の歴史的諸変化の下で、更に域内経済協力の深化と拡大が進められ、1992 年からは ASEAN 自由貿易地域（AFTA）が推進されてきた。そして冷戦構造の変化を契機に、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアが ASEAN に加盟した。その後 1997 年のアジア経済危機以降の構造変化のもとで、ASEAN にとっては、更に協力・統合の深化が目標とされた。

2003 年 10 月の第 9 回首脳会議における「第 2 ASEAN 協和宣言」は、ASEAN 経済共同体（AEC）の実現を打ち出した。AEC は、2020 年までに物品（財）・サービス・投資・熟練労働力の自由な移動に特徴付けられる単一市場・生産基地を構築する構想であった（注 2）。2007 年 1 月の第 12 回 ASEAN 首脳会議では、ASEAN 共同体創設を 5 年前倒

ASEAN は、東アジアの地域経済協力においても、中心となってきた（図 1、参照）。東アジアではアジア経済危機への対策を契機に、ASEAN+3 や ASEAN+6 などの地域経済協力が重層的・多層的に展開しており、その中心は ASEAN であった。また ASEAN 日本包括的経済連携協定（AJCEP）や ASEAN 中国自由貿易地域（ACFTA）などの 5 つの ASEAN+1 の FTA が、ASEAN を軸として確立されてきた。

マレーシア
シンガポール
ブルネイ
ベトナム

インドネシア
フィリピン
タイ

ラオス ミャンマー
カンボジア

日本

中国 韓国

ASEAN (AFTA)

ASEAN+3

オーストラリア
ニュージーランド

インド

RCEP

EAS

EU

ASEAN拡大外相会議

ASEAN地域フォーラム

ASEAN: 東アジア諸国連合、AFTA: アジア自由貿易協定、RCEP: 東アジア地域包括的経済連携、EAS: 東アジア首脳会議、APEC: アジア太平洋経済協力、FTAAP: CPTPP 包括的及び先進的FTAAP

アメリカ ロシア

カナダ

パプアニューギニア

東ティモール モンゴル パキスタン
北朝鮮 バングラデシュ スリランカ

ASEAN地域フォーラム

ベルギー
メキシコ
チリ

香港
台湾

CPTPP

APEC (FTAAP)

出所)筆者作成。
注) ()は自由貿易地域(構想を含む)であ
ASEAN: 東アジア諸国連合、AFTA: A
RCEP: 東アジア地域包括的経済連携、
EAS: 東アジア首脳会議、
APEC: アジア太平洋経済協力、FTAAP:
CPTPP 包括的及び先進的FTAAP

2008 年の世界金融危機後の構造変化は、ASEAN と東アジアに大きな転換を迫ってきた。その構造変化の下で TPP に米国も参加した。TPP は、2006 年に P4 として発効した当初はブルネイ、チリ、ニュージーランド、シンガポールの 4 か国による FTA にすぎな

かったが、米国、オーストラリア、ペルー、ベトナムも加わり大きな意味を持つようになった。2010年3月には8か国で交渉が開始され、10月にはマレーシアも交渉に加わった。

TPPが米国をも加えて確立しつつある中で、東アジア全体のFTAも推進されることとなった。2011年11月17日のASEAN首脳会議では、ASEANが、これまでの東アジア包括的地域連携(CEPEA)と東アジア自由貿易地域(EAFTA)、ASEAN+1のFTAの延長に、ASEANを中心とする新たな東アジアのFTAであるRCEPを提案した。2012年8月の第1回のASEAN+FTAパートナーズ大臣会合では、ASEAN10か国並びにASEANのFTAパートナー6か国の計16か国がRCEPを推進することに合意し、2012年11月にはRCEP交渉立上げ式が開催された。RCEPはこうして、急速に交渉へ動きだした。RCEPは成長を続ける東アジアのメガFTAであり、RCEPの実現は東アジア全体で貿易と投資を促進し、東アジアの発展に資すると考えられた。

2013年3月15日には日本がTPP交渉参加を正式に表明し、東アジアの経済統合とFTAに更にインパクトを与えた。5月にはRCEP第1回交渉が行われ、7月には第18回TPP交渉会合において日本がTPP交渉に正式参加した。こうして世界金融危機後の変化は、ASEANと東アジアの経済統合の実現を追い立てることとなった。

2015年10月5日には、米国のアトランタで開催されたTPP閣僚会議において、遂にTPP協定が大筋合意された。2010年3月に8か国で交渉開始してから約5年半での合意であった。そして2016年2月4日には、TPP協定がニュージーランドのオークランドにおいて署名された。TPPは日本と米国を含めたアジア太平洋のメガFTAであり、高い貿易自由化レベルを有することと、新たな通商ルールを含むことが特徴であった。

3. AECの創設と新たな目標「AEC2025」

東アジアの経済統合を牽引するASEANは、着実にAECの実現に向かい、2015年12月31日にはAECを創設した。AECは東アジアで最も深化した経済統合である。AECでは、関税の撤廃に関して、AFTAとともにほぼ実現を果たした。AFTAは東アジアのFTAの先駆であるとともに、東アジアで自由化率の高いFTAである。先行加盟6か国は、2010年1月1日にはほぼすべての関税を撤廃した。2015年1月1日には、CLMV諸国の一部例外を除き、全加盟国で関税の撤廃が実現された。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。ASEAN10か国全体での総品目数に占める関税撤廃品目の割合は95.99%に拡大した。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、投資や資本の移動の自由化、熟練労働者の移動の自由化も徐々に進められている。また輸送プロジェクトやエネルギープロジェクト、知的財産権、経済格差の是正等多くの取り組みもなされてきている（注 3）。

2015 年 11 月の首脳会議では、新たな AEC の目標（「AEC ブループリント 2025」）を打ちだし、2025 年に向けて、更に AEC を深化させようとした。「AEC ブループリント 2025」は、「A.高度に統合され結合した経済」、「B.競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN」、「C.連結性強化と分野別統合」、「D.強靱で包括的、人間本位・人間中心の ASEAN」、「E.グローバル ASEAN」の 5 つの柱を示した（注 4）（表 1、参照）。「AEC ブループリント 2025」は、これまで達成してきた関税撤廃等の成果の延長に、未達成の部分を達成して統合を深化させる現実的路線と言えるが、今後、更に統合の加速を迫られ、新たな目標を追加、あるいは達成時期を前倒しする可能性がある。

表 1 2007 年の AEC ブループリントと 2015 年の AEC ブループリント

AEC2015（2007 年）	AEC2025（2015 年）
A.単一市場と生産基地 A1 物品の自由な移動 A2 サービス貿易の自由化 A3 投資の自由化 A4 資本のより自由な移動 A5 熟練労働者の自由な移動 A6 優先統合分野 A7 食糧、農業、林業	A.高度に統合され結合した経済 A1 物品貿易 A2 サービス貿易 A3 投資環境 A4 金融統合、金融包摂、金融安定化 A5 熟練労働者・ビジネス訪問者の移動円滑化 A6 グローバル・バリュー・チェーンへの参画強化
B.競争力のある経済地域 B1 競争政策 B2 消費者保護 B3 知的財産権 B4 インフラストラクチャー B5 税制 B6 電子商取引	B.競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN B1 効果的な競争政策 B2 消費者保護 B3 知的財産権協力の強化 B4 生産性向上による成長、技術革新、研究開発等 B5 税制協力 B6 ガバナンス

	B7 効率的・効果的規制 B8 持続可能な経済開発 B9 グローバルメガトレンド・通商に関する新たな課題
	C.高度化した連結性と分野別協力 C1 交通運輸 C2 情報通信技術（ICT） C3 電子商取引 C4 エネルギー C5 食糧、農業、林業 C6 観光 C7 保健医療 C8 鉱物資源 C9 科学技術
C.公平な経済発展 C1 中小企業 C2 ASEAN 統合イニシアチブ（IAI）	D. 強靱で包括的、人間本位・人間中心の ASEAN D1 中小企業強化 D2 民間セクターの役割の強化 D3 官民連携（PPP） D4 格差是正 D5 地域統合に向けた努力への利害関係者による貢献
D.グローバルな経済統合 D1 対外経済関係への一貫したアプローチ D2 グローバルサプライチェーンへの参加	E.グローバル ASEAN 域外国との経済連協定の改善、協定未締結の対話国との経済連携の強化等

（出所）ASEAN Secretariat (2008), *ASEAN Economic Community Blueprint*, ASEAN Secretariat (2015a), *ASEAN 2025: Forging Ahead Together* から筆者作成。日本語訳に関しては、石川・清水・助川（2009、2016）、ASEAN 日本政府代表部「ASEAN 経済共同体（AEC）ブループリント 2025（概要）」等を参照。

第2節 トランプ大統領就任と保護主義の拡大

1. トランプ大統領の就任と米国の TPP 離脱

TPP 大筋合意と署名が、更に ASEAN と東アジアの経済統合を進めると考えられたが、2016 年 11 月 8 日には米国の大統領選でトランプ氏が当選し、大きな衝撃を与えた。トランプ氏は大統領選以前から、大統領就任の際には TPP から離脱する事を明言しており、トランプ氏の当選と大統領就任は、ASEAN 経済統合にも大きな負の影響を与えることが予想されたからである。

2017 年 1 月 20 日には実際にトランプ氏が米国大統領に就任し、就任演説直後にホワイトハウスのホームページで TPP からの離脱を発表した。1 月 23 日には、ホワイトハウスで TPP からの離脱に関する大統領令に署名し、米国は TPP から離脱した。また NAFTA や米韓 FTA の再交渉や、多国間ではなく 2 国間の貿易交渉を目指し、トランプ大統領は、これまで世界の自由貿易体制を牽引してきた米国の通商政策を逆転させてしまった(注 5)。

2. 米国 TPP 離脱の ASEAN と東アジア経済統合への影響

米国の TPP からの離脱は、ASEAN と東アジアの経済統合にも大きく影響する。TPP の ASEAN 経済統合への影響をより詳しく考えてみよう。先ずトランプ氏当選以前の状況を見ておこう。

第 1 に、TPP は ASEAN 経済統合を加速し、追い立ててきた。たとえば TPP 確立への動きとともに、2010 年 11 月には「ASEAN 連結性マスタープラン」も出された。TPP 交渉の進展に追い立てられながら、ASEAN の経済統合は 2015 年末の AEC 実現へ向けて着実に進められてきた。TPP の大筋合意と署名は、更に AEC の深化を促してきた。

第 2 に、TPP が、RCEP という東アジアの広域の経済統合の実現を追い立て、RCEP が更に ASEAN の統合を追い立ててきた。ASEAN にとっては、常に広域枠組みに埋没してしまう危険がある。それゆえに、自らの経済統合を他に先駆けて進めなければならなかった。そして同時に東アジアの地域協力枠組みにおいてイニシアチブを確保しなければならなかった(この点に関しては、第 5 節でも述べる)。

第 3 に、TPP の規定が ASEAN 経済統合を更に深化させる可能性もあった。たとえばマレーシアやベトナムの政府調達や国有企業の例などである。

しかしトランプ大統領就任と米国の TPP 離脱後には、大きく状況が変化してしまった。米国が TPP から離脱し、TPP が発効できずに頓挫してしまう可能性が生まれてきた。そ

の場合には、これまで述べてきたプラスの影響は、得られない。

ASEAN 経済統合に与える影響では、第 1 に、ASEAN 経済統合を追い立てる力が弱くなる。2015 年に打ち出された「AEC ブループリント 2025」に新たな目標を追加する、あるいは「AEC2025」の目標の達成時期を 2025 年から前倒しして、AEC の深化を追い立てる力は弱くなる。

第 2 に、TPP が RCEP 交渉を促す力が弱くなり、RCEP が AEC を追い立てる力も弱くなる。TPP 確立への動きが、EAFTA、CEPEA、ASEAN+1 の FTA 網の延長に、ASEAN による RCEP の提案をもたらし、これまで進展のなかった東アジアの広域 FTA の実現にも、大きな影響を与えたが、起点の TPP が停滞することにより、RCEP 交渉の進展も停滞する可能性がある。更に、RCEP を質の高い FTA とする圧力を減じてしまう。

第 3 に、TPP の幾つかの規定が AEC を深化させる可能性は低くなる。たとえばマレーシアやベトナムが TPP で政府調達や国有企業の自由化を求められ、TPP の自由化が AEC におけるそれらの自由化を促進する可能性は低くなる。

そして TPP が頓挫する事は、あるいはトランプ大統領になって世界経済が保護主義的になることは、東アジア経済全体に大きな負の影響を与える。ASEAN を含めて東アジア各国は、貿易と投資の相互依存関係の増進の中で急速な成長を遂げてきたからである。

3. 保護主義の拡大と ASEAN 経済への影響—米中貿易摩擦の拡大—

米国発の保護主義と貿易摩擦は、更に世界経済を大きく揺さぶってきている。トランプ大統領は、TPP 離脱とともに、NAFTA や米韓 FTA 等の再交渉を行い、更には世界各国からの輸入に高関税を掛け、貿易摩擦を引き起こしている。とりわけ 2018 年からの中国との貿易摩擦は、大きな負の影響を世界経済に与えている（注 6）。

トランプ政権の米国は、2018 年 3 月 23 日には通商拡大法 232 条によって、国家安全保障上の脅威との認識で鉄鋼とアルミニウムにそれぞれ 25%と 10%の追加関税を掛けた。これは中国を含め世界各国向けに実施された。この措置に対抗して、4 月 2 日に中国は、米国からの果物、ドライフルーツ、ナッツ、エンジン、鉄鋼製品に 15%、豚肉とアルミニウム製品に 25%の追加関税を掛けた。

また更に米国は、対中国向けの措置として、2018 年 3 月に通商法 301 条によって中国の知的財産権侵害への制裁として、500 億ドル分の中国製品に 25%の追加関税を課すことを決定した。他方、中国も報復関税によって同額の米国製品に 25%の追加関税を課すこと

を公表した。その後、協議が続けられたが、結局、2018 年 7 月 6 日に、米国は、通商法 301 条に基づく措置の第 1 弾として、中国からの一般機械、電気機器など 818 品目 340 億ドル相当の輸入に 25%の追加関税を発動した。他方、中国は、報復関税として、米国からの大豆などの農産物、水産物、自動車など 545 品目の 340 億ドル分の輸入に 25%の関税を掛けた。

次に 8 月 23 日には、米国は、通商法 301 条に基づく第 2 弾の措置として、中国からのプラスチック、半導体、鉄道車両・部品、トラクターなど 279 品目、160 億ドル分の輸入に 25%の追加関税を掛けた。他方、中国は、米国からの古紙、銅とアルミニウムのくず、乗用車など 333 品目の 160 億ドル分の輸入に、25%の追加関税を掛けた。

更に 9 月 24 日には、米国は、その第 3 弾として、中国からの家具や家電など 5745 品目、2000 億ドル分の輸入に 10%の追加関税を掛けた。他方、中国は、米国からの LNG など 5207 品目の 600 億ドル分の輸入に、5~10%の追加関税を掛けた。これらの措置により、現在、米国は中国からの輸入額の約 50%に高関税を掛け、他方、中国は米国からの輸入額の約 70%に高関税を掛ける事態となってしまった。

米国は 9 月 24 日の追加関税を、2018 年末までは 10%、2019 年以降は 25%と設定した。12 月 1 日の米中首脳会談では、この追加関税の 10%から 25%への引き上げを、中国の知財権保護などの構造改革を条件に、3 月 1 日まで 90 日間だけ猶予する事で合意した。条件とする構造改革の 5 分野は、①技術移転の強要、②知的財産権、③非関税障壁、④サイバー攻撃、⑤サービスと農業であった。

米中貿易摩擦の背景には、米国の対中国への貿易赤字とともに、次世代のハイテク産業を巡る覇権の争いがあるとも考えられる。米国は、中国が掲げる目標「中国製造 2025」を問題視しており、「中国製造 2025」に絡む構造改革が条件となるならば、中国が譲歩する可能性は低く、貿易摩擦の解決には時間が掛かる可能性があるだろう。

また国際通商協議においても、保護主義と米中対立の影響が出て来ている。たとえば、2018 年 11 月の APEC 首脳会議では、米中の通商政策を巡る対立から、1993 年の最初の首脳会議以来、初めて首脳会議を採択することが出来なかった。

4. 米中貿易摩擦の ASEAN 経済への影響

保護主義の拡大、とりわけ米中貿易摩擦の拡大は、ASEAN 経済にも大きな影響を与える。米中貿易摩擦の拡大の ASEAN 経済への影響を、いくつか考えてみよう。

米中貿易摩擦の拡大は、ある一部の局面では、ASEAN 各国経済にプラスとなる面がある。たとえば、米中貿易摩擦の拡大によって、中国から米国への輸出が難しくなった企業が、生産拠点を中国からベトナムなど ASEAN 各国に移転するケースなどである。これらの例はいくつか見られる。日系企業にも見られる。ただし、それは短期的な利点かもしれない。中期・長期でこのような状況が続くかどうかは分からない。

次に、米中貿易摩擦の拡大は、中国から米国へ輸出する製品等の部品や原材料を供給する ASEAN 各国経済と企業に打撃を与える。また米国から中国へ輸出する製品等の部品や原材料を供給する場合も、打撃を受ける。そして広い意味では、米中貿易摩擦は、東アジアの生産ネットワークと世界大の生産ネットワークに大きな負の影響を与える。経済合理性に則った生産と国際分業が、阻害されるであろう。特に東アジアは、東アジア全体に張り巡らされた生産ネットワークの中で、部品や中間財をやり取りして、急速に発展してきており、その負の影響は大きいであろう。

日系企業に関しても、日本に生産拠点を持って米国や中国に輸出する企業も、ASEAN に生産拠点を有する日系企業も、あるいは米中が入る生産ネットワークに関係する全ての企業が、打撃を受けるであろう。

そして、米中貿易摩擦が拡大することによって、世界の 2 大経済大国である米中経済の成長が鈍化する事は、ASEAN など東アジア各国にとっては、大きな打撃となる。ASEAN 各国は、先ずは米国への輸出によって、更に現在では米中向けを中心とした輸出を重要な牽引力として、急速に発展してきたからである。最後に、米中貿易摩擦が世界大の成長鈍化を引き起こし、総体としての世界経済へのマイナスの影響が、ASEAN 各国経済に大きな打撃となる可能性も大きい。

次節以降では、このような保護主義の拡大の中での ASEAN 経済統合や CPTPP、RCEP の状況を考察する。

第 3 節 保護主義拡大下での AEC の深化

1. AEC の深化

世界経済で保護主義が拡大してきたが、ASEAN は着実に「AEC2025」の目標へ向かい、AEC を深化させてきた。AEC は、東アジアで最も深化した経済統合となっている。

2017 年 2 月には、「AEC ブループリント 2025」の詳しい行動計画を示す「ASEAN 統合戦略的行動計画（CASP）」が採択された。その後、2018 年 8 月には更に改訂版が出さ

れている。「AEC2025」は、「AEC2015」の実現目標の達成や新たな課題への挑戦を行おうとしており、その具体的が行動計画をまとめたものが、CASPである（注7）。「AECブループリント 2025」では、戦略目標とコアエレメントを明らかにしたものの、行動計画、スケジュールなどは掲載されていなかったため、具体的な行動計画に関しては、CASPを見る必要がある。

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、AFTAが完成した。たとえば、ベトナムでは、自動車や自動車部品等を猶予品目に入れていたが、遂にそれらの品目の関税も撤廃された。AFTAの完成は、AECの深化においてきわめて重要な出来事である。この点に関しては、次節で詳しく述べる。

AECでは、関税の撤廃とともに、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）、基準認証等が、更にサービス貿易の自由化、投資や資本の移動の自由化、熟練労働力の移動の自由化が進められてきた。サービス貿易の自由化に関しては、2018年8月に「ASEAN サービス枠組み協定（AFAS）最終パッケージ（第10パッケージ）」の交渉が妥結し、署名された。2018年11月には、「ASEAN サービス貿易協定（ATISA）」の交渉が妥結した。ASEANにおけるサービス貿易の自由化に関しても、制度化が進められている。

新たな分野に関する制度化では、2018年11月に「ASEAN 電子商取引協定」が署名された。ASEANにおける初の電子商取引分野の協定である。電子商取引などの新たな分野においても、ASEANにおける制度化が進められつつある。ASEANにおいては、電子商取引も急速に拡大しており、今後、このような分野における制度化・ルール作成は更に必要となろう。

2. AECにおける関税撤廃の完了：AFTAの完成

2018年1月1日には遂にAECの関税撤廃が完了した。すなわち2018年1月1日には、CLMV諸国の7%の品目の関税が撤廃され、AFTAが完成した。各国で関税撤廃が猶予されていた600超の品目の関税が新たに撤廃され、CLMV諸国の関税撤廃率は98.1%に達した。たとえば、ベトナムでは、2017年に自動車や自動車部品に掛けられていた30%の関税が撤廃された。

ASEANでは、1992年1月の第4回首脳会議でAFTAの設立が合意され、1993年1月

から実際に各国で関税が引き下げられてきた（注 8）。そして 2003 年 1 月には、AFTA によって先行 6 か国の関税は、ほぼ 5%以下に引き下げられた、更に 2003 年 11 月から ASEAN は AEC の実現に向かい、その核である AFTA を推進し、2010 年 1 月 1 日には AFTA による先行 6 か国による関税の撤廃がほぼ完成した。そして AEC 創設年の 2015 年の 1 月 1 日には、CLMV 諸国においても、一部を除いて関税が撤廃され、ASEAN 加盟全 10 か国で関税の撤廃がほぼ完成した。ただし CLMV 諸国の 7%の品目に関しては 3 年間は撤廃が猶予され、たとえばベトナムでは、自動車と自動車部品の関税撤廃を猶予していた。しかし、2018 年 1 月 1 日にそれらの関税も撤廃され、遂に AEC の関税撤廃が完了したのである。

2018 年 1 月 1 日の関税撤廃は、CLMV 諸国の産業に大きな影響を与える事も予想された。たとえば、ベトナムでは最近になって急速に関税が引き下げられて、2018 年 1 月には関税が撤廃された。AEC の関税撤廃の完成は、ベトナム自動車産業等に大きな影響を与える変化であった。このような状況の中で、次節に述べるような事態が起きた。

3. ASEAN 経済統合の進展に逆行するベトナムの自動車の例：「政令 116 号」

①AFTA による関税撤廃とベトナム自動車産業

本節では、関税撤廃によるベトナムの自動車産業への影響とベトナムの「政令 116 号」について考察する。先ず、その前提となる ASEAN 自動車産業について簡単に触れておきたい（注 9）。

ASEAN の自動車生産は急速に拡大し、たとえばタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナムの主要な自動車生産国 5 か国の自動車生産台数は、2010 年には 310.2 万台であったが、2017 年に 435.7 万台へ拡大した。2017 年の生産状況を見ると、タイが 198.9 万台、インドネシアが 121.7 万台で、ベトナムは 19.6 万台であった。また販売では、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、シンガポール、ブルネイの ASEAN 主要 7 か国の自動車販売台数は、ASEAN 各国の成長にともない拡大が続き、2010 年の 255.2 万台から 2017 年には 340.2 万台に拡大した。2017 年の販売状況を見ると、タイが 87.2 万台、インドネシアが 108.0 万台で、ベトナムは 27.3 万台であった（注 10）。ASEAN の自動車販売においては、日系ブランドのシェアが 80%を越え、圧倒的シェアを握っている。生産においては、更に日系が優位となっている。またタイとインドネシアは、輸出拠点化してきており、たとえば 2017 年にタイは 114.0 万台を輸出し、インドネシアも 25.5

万台を輸出した（注 11）。

そして ASEAN においては、1988 年に調印された BBC スキーム以来、AICO や AFTA などが、自動車部品補完や生産ネットワーク形成を支えてきた。これらの政策の主要な受益者は、日系企業であった。そして自動車産業の発展とともに、自動車と自動車部品の域内国際分業が更に加速し、その際にタイとインドネシアに自動車産業が更に集積して、タイとインドネシアから多くの完成車と部品を輸出している。タイからベトナムへの輸出も増えてきた。

このような状況の中でベトナムでは、AFTA によって、2010 年まで掛かっていた 83% の完成車関税が、2011 年には 70%、2013 年には 60%、2014 年には 50%、2016 年には 40%、2017 年に 30%へと急激に引き下げられ、2018 年 1 月に撤廃されることとなった。

ベトナムにおける自動車生産においては、政府の自動車政策も大きな影響を与えるが、なかなか有効な政策は打ち出されなかった。最近では、特別消費税（SCT）を変更し、2016 年 7 月からは 1.5L 以下の小型乗用車を減税し、他方 2.5L 超の乗用車を増税した。更に 2018 年 1 月からは 2.0L 以下の乗用車を減税する一方、2.5L 超の車輛を増税した。しかし投資インセンティブを含めた自動車政策は採られず、これらの施策が自動車の現地生産の拡大や投資に結びつくのは難しいと考えられた。

このような状況下、日系を中心とした各メーカーは、2018 年 1 月の関税撤廃に合わせて、輸入車種を増やすとともに、現地生産を維持しながら現地生産車種を絞り込み、その生産量を確保する方針を採ってきた。こうしていくつかの車種は現地生産から輸入へ切り替えており、たとえば 2017 年 1 月には、トヨタがベトナムでのフォーチュナーの生産を終了してインドネシアからの輸入に切り替えた。またホンダがシビックの生産を終了してタイからの輸入に切り替えた（注 12）。

ベトナムでは、2018 年 1 月 1 日に、2017 年における 30%の完成車の関税が撤廃され、ベトナムで生産する自動車よりも輸入車の方が安くなると考えられていた。また関税撤廃によって自動車が安くなることを期待して、2017 年には自動車の買い控えも見られた。

②「政令 116 号」による輸入制限と ASEAN 経済統合

しかしながら、ベトナムでは 2018 年 1 月からきわめて輸入禁止的な政策が採られることとなった。2017 年 10 月 17 日に公布された「政令 116 号」により、2018 年 1 月から完成車を輸入する場合に、輸入者は、検査時にタイなど他国政府が発行する認可証を提出す

ること、輸入ロット（一船）ごと・車両仕様別に交通運輸省登録局（VR）による排気量および安全性能検査を行うことが義務付けられた。前者は本来輸出車を対象としたものではなく、後者では1回につき2か月程度のリードタイムと1万ドル程度の多大な負担が発生するとされる（注13）。

2018年1月1日には、AFTAによって関税が撤廃されたにもかかわらず、「政令116号」が発効し、完成車輸入が全面的にストップしてしまった。2018年3月にタイからの完成車輸入が、4月にインドネシアからの輸入が再開したが、2018年1-6月の自動車販売は、前年同期比で6.4%減の12.6万台に減少し、輸入車の販売台数は49.5%減の1.9万台であった。たとえば、輸入モデルであるトヨタのフォーチュナーは98.5%減、ハイラックスは83.1%減であった（注14）。

「政令116号」による措置はきわめて輸入禁止的な非関税措置であり、ASEAN経済統合の深化に逆行する。ベトナムにとっては、ASEAN経済統合による関税撤廃が進む中で自国の自動車生産を守るための措置であり、かつなかなか政策が策定できなかったための苦肉の策であったかもしれない。しかしASEAN全体の経済統合の深化には大きくマイナスとなる。また日系自動車メーカーにとっても、大きな打撃となるであろう。

「政令116号」に対しては、ASEANとしての対策が必要である。ASEAN事務局によると、タイとインドネシアはATIGA調整委員会（CCA）に問題を提起した。またベトナムの措置に対して、2社がASEAN投資・サービス・貿易解決（ASSIST）によって申し立てを行い、ASEAN事務局もこの件を非関税障壁で生じている問題として実例マトリクスに登録した（注15）。

実際にベトナムのような政策が出される中で、また世界全体で保護主義が台頭する中で、「政令116号」や非関税障壁に対するASEAN各国やASEANとしての更なる対策が必要であろう。またインドネシアが8月に自動車の事実上の数量規制を取り入れたように、このような政策が拡大する可能性もある。保護主義の拡大の中で、このような措置がASEANに広まらないようにしなければならない。

第4節 保護主義に対抗するCPTPPとASEAN

1. 米国のTPP撤退後の日本のTPP11（CPTPP）の提案と署名

TPPから米国が離脱して世界通商体制に逆風が吹く中で、日本はTPP11（CPTPP）を提案しその交渉をリードし、2018年12月30日にはCPTPPが発効に至った。CPTPPに

は、オーストラリア、ブルネイ、カナダ、チリ、日本、マレーシア、メキシコ、ニュージーランド、ペルー、シンガポール、ベトナムの 11 か国が参加している。CPTPP の発効は、現在の厳しい国際通商状況の中で大きな意味を持つ（注 16）。

CPTPP の経緯を見ておこう。CPTPP のオリジナルである TPP は、2006 年の P4 が源流であるが、世界金融危機後の構造変化の中で米国も加わり、また日本が参加を表明して、大きな意味を持つようになった。2010 年 3 月に 8 か国で交渉が開始され、2013 年 7 月には日本も正式参加し、2015 年 10 月には全 12 か国で合意、2016 年 2 月には署名された。

TPP は、日本と米国を含めたアジア太平洋のメガ FTA であり、高い貿易自由化レベルを有することと、サービス貿易、投資、電子商取引、政府調達、国有企業、知的財産、労働、環境における新たなルールを含むことが特徴であった。また TPP は、ASEAN と東アジアの経済統合を後押ししてきた。AEC の実現が加速され、東アジア地域包括的経済連携（RCEP）が ASEAN によって提案され進められてきた。

しかし 2017 年 1 月にはトランプ氏が米国大統領に就任し、米国は TPP から撤退してしまった。更にトランプ大統領は、これまで世界の自由貿易体制を牽引してきた米国の通商政策を逆転させ、多くの保護主義的政策を打ち出した。

TPP から米国が離脱した中で、日本は TPP11 を提案してその交渉をリードした。2017 年 5 月の交渉会合で日本が提案した TPP11 が交渉開始され、11 か国による閣僚会議でも話し合われた。その後、7 月から 10 月に毎月の交渉会合が行われ、2017 年 11 月のベトナムのダナンでの TPP 閣僚会議で、TPP に関する包括的及び先進的な協定（CPTPP）が、遂に大筋合意された。各国が米国との間で結んだ厳しい条件のいくつかは凍結された上で、2018 年 1 月 23 日の TPP 交渉会合で CPTPP の協定文が最終的に確定した。そして 3 月 8 日に CPTPP が 11 か国によって署名された。

2. CPTPP の内容と効果

CPTPP の内容を見てみよう。CPTPP は以下の 7 条からなる（注 17）。すなわち、「前文」、「第 1 条 TPP 協定の組込み」、「第 2 条 特定の規定の適用の停止（凍結）」、「第 3 条 効力発生」、「第 4 条 脱退」、「第 5 条 加入」、「第 6 条 CPTPP の見直し」、「第 7 条 正文」であり、続けて「附属書」が付いている（表 2、参照）。

CPTPP 自体は、全 7 条からなる短い協定文であるが、「第 1 条」で全 30 章のオリジナルの TPP 協定が組み込まれている。「第 2 条」では、特定の規定の停止（凍結）について

述べている。ただし凍結項目は、最終的に 22 項目に留まった。その半分は知的財産権に関するものであった。また政府調達関連が 2 項目、国有企業が 2 項目あった。しかし関税撤廃やサービス貿易自由化などの市場アクセスは、凍結の対象とはならなかった。ルールに関しても、22 の凍結分野以外の新たなルールを含む大半のルールはそのまま残された。

「第 3 条」の発効要件では、CPTPP は 6 か国の承認完了から 60 日で発効すると規定された。発効要件は、オリジナルの TPP に比べて容易になった。

表 2 TPP に関する包括的及び先進的な協定(CPTPP)の 7 条

第 1 条 TPP 協定の組込み

第 2 条 特定の規定の適用の停止

第 3 条 効力発生

第 4 条 脱退

第 5 条 加入

第 6 条 CPTPP の見直し

第 7 条 正文

附属書

(出所)「TPP に関する包括的及び先進的な協定」(“Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership,” <https://www.mfat.govt.nz/assets/CPTPP/CPTPP-Text-English.pdf>, 日本語訳: http://www.cas.go.jp/jp/tpp/naiyou/pdf/text_yakubun_tpp11/text_yakubun_tpp11.pdf) から作成。

3. 2018 年 12 月 30 日の CPTPP 発効

米国の関税引き上げによって世界に保護主義が広がり、米国と中国の間の貿易摩擦も終わりが見えない中で、2018 年 12 月 30 日に CPTPP が発効に至った。CPTPP は 6 か国の国内手続きの完了後、60 日で発効する規定であり、6 月にメキシコが、7 月に日本とシンガポールが、10 月にニュージーランドとカナダが、そしてオーストラリアが 10 月 31 日に国内手続きを完了して協定寄託国であるニュージーランドに通報し、60 日後の 12 月 30 日に発効した。尚、11 月にはベトナムも、国内手続きを完了して通報した。

CPTPP は、世界の GDP の約 13%、貿易総額の 15%、5 億人の人口の規模を有するメガ FTA となる。米国が抜けてオリジナルの TPP に比べると小さくなったものの、その発効のインパクトは大きい。そして TPP の高い水準の貿易自由化と大半の新たなルールを受け継ぎ、今後のメガ FTA の雛形になる。CPTPP では、関税撤廃やサービス貿易自由化などの市場アクセスは凍結の対象とはならず残り、ルールに関しても 22 の凍結分野以外

の大半のルールはそのまま残されたからである。またオリジナルの TPP は、AEC や RCEP、日本 EU・EPA を強く後押ししていた。CPTPP も、再度それらを後押しする期待が掛かっている。

そして当初予想の 2019 年初頭よりも早い、2018 年内の発効は、更に意味がある。自由化のスピードが速まるのである。CPTPP では、関税削減は原則毎年 1 月 1 日になされることになっており、2018 年内の発効により 12 月 30 日に最初の関税削減がなされ、2 日後の 2019 年 1 月 1 日に 2 年目の関税削減がなされたからである（ただし毎年 4 月 1 日に関税削減する日本は除かれた）。

また CPTPP の発効によって、更に参加国が増える可能性がある。現在、タイ、インドネシア、フィリピン、韓国、台湾、コロンビア、イギリス等が、CPTPP への参加や関心を表明している。たとえば、タイの参加は、タイ経済にとって大きなプラスの効果を持つ（注 18）。またタイの参加は、まだ CPTPP に参加していないインドネシアやフィリピンなどの参加の弾みとなり、CPTPP の影響力の拡大につながるであろう。2019 年 1 月には、日本で閣僚級の第 1 回 TPP 委員会が開催され、新規参加国の手続き等が話し合われた。今後、参加国が拡大し、CPTPP のインパクトが更に大きくなる可能性がある。

4. 保護主義逆転への期待：日本 EU・EPA の発効も含めて

CPTPP は、東アジア経済統合にもインパクトがある。次節で述べる RCEP は、2018 年内の実質合意は出来なかったが、11 月の首脳会議の共同声明は、交渉の最終段階に進み 2019 年に妥結する決意であることを述べた。CPTPP の発効が、RCEP 交渉の妥結を後押しするであろう。

また日本 EU・EPA も、2018 年 12 月に日本と EU の議会で承認されて、2019 年 2 月 1 日に発効した。CPTPP と日本 EU・EPA が相互にプラスに作用する可能性がある。日本 EU・EPA は、人口 6.4 億人、世界の GDP の約 28%、世界貿易の約 37%を占める巨大なメガ FTA であり、物品貿易やサービス貿易・投資・電子商取引、国有企業・補助金、知的財産権、規制協力を含む包括的なメガ FTA である。

日本は、CPTPP、RCEP、日本 EU・EPA の 3 つのメガ FTA を進めて、保護主義に対抗している。オリジナルの TPP が他のメガ FTA を後押ししたように、CPTPP が他のメガ FTA に作用して相乗効果を生むであろう。また CPTPP の参加国の拡大が、更に相乗効果を生むであろう。

CPTPP の発効は、現在の国際通商状況の中で大きな意義がある。現在の保護主義的状況は厳しいが、CPTPP の発効が起点となって、現在の世界の保護主義の状況を少しずつ逆転させて行くことを期待したい。

第 5 節 保護主義下の RCEP 交渉と ASEAN

1. ASEAN による RCEP の提案と交渉牽引

保護主義が拡大する中で、RCEP の交渉も進められてきた。RCEP は、世界の成長センターである東アジアの経済統合・メガ FTA であり、今秋の交渉妥結を目指している。交渉参加国は、ASEAN10 か国と日本、中国、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、インドの 16 か国である。世界の人口の約半分の約 34 億人、世界の GDP と貿易総額の約 30%（約 20 兆ドルと約 10 兆ドル）を占め、実現すれば東アジアと世界の経済に大きなプラスの影響を与える（注 19）。先ず RCEP の経緯から述べて行く。

第 1 節で述べたように、東アジアでは ASEAN が経済統合をリードして、AEC の実現に向かってきた。また同時に、ASEAN は、東アジアの地域協力と FTA においても中心であったが、東アジア全体の FTA については、日本が推す東アジア包括的経済連携(CEPEA)と中国が推す東アジア自由貿易地域(EAFTA)がぶつかり、いずれも交渉に至らなかった。しかし 2008 年からの世界金融危機後の変化の中で、TPP が米国をも加えて交渉が進み、その影響を受けて 2011 年 11 月に ASEAN が、新たな東アジア全体の FTA である RCEP を提案した。こうして東アジアのメガ FTA が初めて実現に向けて動き出した。

2012 年 8 月には第 1 回 ASEAN+FTA パートナーズ大臣会合が開催され、16 か国 RCEP を推進することに合意した。2012 年 11 月には RCEP 交渉立ち上げ式が開催され、2013 年 5 月には第 1 回交渉会合が開催された。当初予定の 2015 年中には交渉妥結できなかったが、TPP が 2015 年 10 月に大筋合意され、2016 年 2 月には署名され、TPP が RCEP 交渉を追い立ててきた。

2. RCEP 交渉の内容と効果

RCEP 交渉の内容に関しては、2011 年の「RCEP 交渉の基本指針及び目的」によると、RCEP の「目的」は、参加 16 か国で、現代的で包括的な、そして質の高い互恵的な連携協定を達成することである。RCEP 交渉に関しては、「ASEAN の中心性」も規定されている。そして ASEAN+1 を越える FTA を目指すこと、貿易投資を促進し国際的サプライチ

チェーンを支援するとしている。更に参加国の発展段階を考慮した特別の待遇と ASEAN 後発途上国への柔軟な対応を述べている（注 20）。この域内途上国に関する規定は、CPTPP などと異なる RCEP の大きな特徴である。

RCEP では「市場アクセス」、「ルール」及び「協力」が三本柱であり、「交渉分野」は、以下の 18 の広範囲にわたる。物品貿易、原産地規則（ROO）、税関手続・貿易円滑化、衛生植物検疫措置（SPS）、任意規格・強制規格・適合性評価手続、貿易救済、サービス貿易、金融サービス、電機通信サービス、人の移動、投資、競争、知的財産、電子商取引、中小企業、経済技術協力、政府調達、紛争解決、以上である（注 21）（表 3、参照）。

RCEP は、東アジアの経済統合として ASEAN と東アジアの経済に大きな効果を発揮するであろう。第 1 に RCEP の実現は、東アジア全体で物品（財）・サービスの貿易や投資を促進し、東アジア全体の一層の経済発展に資するであろう。東アジア各国は、1980 年代後半からの輸出と投資の拡大の中で、急速に発展してきたのである。

第 2 に通商ルール化に貢献する。それぞれに異なる FTA のルールを一本化し、更に知的財産や電子商取引など新たなルール化に貢献する。現在の世界の通商体制においては、WTO が機能しないこともあり、メガ FTA が新たな通商ルールを整備して行くことが不可欠である。

第 3 に東アジアの生産ネットワークあるいはサプライチェーンの整備を支援する。東アジアの急速な発展は、製造業の各国に跨る国際分業が支えている。RCEP は従来の 5 つの ASEAN+1 を束ねて東アジア全体の FTA となり、これまで FTA が結ばれていなかった諸国をもつなぎ、東アジアの生産ネットワークを更に整備するであろう。第 4 に域内の先進国と途上国の経済格差の縮小に貢献する可能性がある。

RCEP の実現は、日本経済と日本企業にとってもきわめて重要である。日本にとって、RCEP 参加国との貿易は、2017 年に総貿易の約 49% を占め、年々拡大中である。そして ASEAN と日中韓やインドを含む RCEP は、日本企業の生産ネットワークにきわめて適合的である。RCEP による貿易と投資の促進が、また貿易円滑化・知的財産権・電子商取引などの新たなルールが、日本企業の活動を大いに支援するであろう。

表 3 RCEP の交渉分野

①物品貿易、②原産地規則 (ROO)、③税関手続・貿易円滑化 (CPTF)、④衛生植物
検疫措置 (SPS)、⑤任意規格・強制規格・適合性評価手続 (STRACAP)、⑥貿易救
済、⑦サービス貿易、⑧金融サービス、⑨電気通信サービス、⑩人の移動 (MNP)、
⑪投資、⑫競争、⑬知的財産 (IP)、⑭電子商取引 (E-commerce)、⑮中小企業
(SMEs)、⑯経済技術協力 (ECOTECH)、⑰政府調達、⑱紛争解決。

(出所) 2017 年 11 月の「RCEP 交渉に関する首脳声明」(“Joint Leaders' Statement on the Negotiations for the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), ”
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000307671.pdf>, 日 本 語 訳 :
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000307670.pdf>) から作成。

3. RCEP と ASEAN 中心性

RCEP の実現は、ASEAN にとっては、ASEAN 中心性 (ASEAN Centrality) の確保にもつながり、きわめて重要である (注 22)。筆者が以前から述べているように、ASEAN においては、そもそも域内経済協力が、その政策的特徴ゆえに東アジアを含め、より広域の経済協力を求めてきた。1987 年からの ASEAN 域内経済協力においては、発展のための資本の確保・市場の確保が常に不可欠であり、同時に、自らの協力・統合のための域外からの資金確保も肝要であった。すなわち集団的外資依存輸出指向型工業化の側面を有してきた。そしてこれらの要因から、東アジア地域協力を含めた広域の制度や FTA の整備は避けられなかった。そして同時に、協力枠組みの良い広域な制度化は、常に自らの存在を脅かす。それゆえに、東アジア地域協力におけるイニシアチブの確保と自らの協力・統合の深化が求められるのである。

これまでの ASEAN は、AFTA を達成し AEC を打ち出して自らの経済統合を他に先駆けて進めることと、東アジアの地域協力枠組みにおいてイニシアチブを確保することで、東アジアの広域枠組みへの埋没を免れ、東アジアの経済統合をリードしてきた。しかし世界金融危機後の変化の中で TPP が進められ、それまで進展のなかった東アジア広域の FTA の実現にも、大きな影響を与えた。すなわち TPP 確立の動きとともに日本と中国によって東アジアの広域 FTA が進められそうな状況の中で、ASEAN にとっては、ASEAN 中心性を維持することを目指して、RCEP を提案したのである。

4. 保護主義拡大下の RCEP 交渉

米国発の保護主義と貿易摩擦は、世界経済を揺さぶっている。保護主義の拡大は、貿易

と投資の拡大の中で急速に発展してきた東アジアにとって、とりわけ大きな打撃となる。前節で述べたように、CPTPP と日本 EU・EPA の交渉進展が RCEP 交渉を後押しすることが期待された。

しかし RCEP 交渉においては、2018 年中の実質合意を目指したが、貿易自由化などの市場アクセスと様々なルールを巡って各国間の隔たりが埋まらずに、交渉妥結は出来なかった。2018 年 11 月の RCEP 交渉に係る共同首脳声明では、「我々は交渉の最終段階に進んだ。RCEP を 2019 年に妥結する決意である」と述べた（注 23）。

RCEP 交渉では、これまでルールに関する 7 つの章が妥結し、他の章も妥結に向かってきた。しかし国によって政治的にセンシティブなところがある分野では、更にその隔たりを埋める議論が必要である。2018 年に実質合意が出来なかった原因としては、インド要因も大きかった。インドは中国との貿易赤字を抱えており、今春の総選挙を控えて、更なる貿易自由化には懸念があった。インドネシアも大統領選挙、タイも総選挙を控え、インド等の選挙後の秋の交渉妥結が期待される。

RCEP は発展段階の異なる多くの諸国を含み、その交渉は難しい面がある。貿易自由化では、ほぼすべての自由化を求めるオーストラリア・ニュージーランドから、自由化にきわめて消極的なインドまでを含む。また知財権や電子商取引などのルール分野では、一方で高い質を求めるオーストラリア・日本・韓国から、他方での中国・インドまでを含む。交渉の妥結には、いくつかの国に経過措置・経過期間を認めることや能力構築の支援を行うことも必要となるであろう。日本が、CLMV 諸国などへ能力構築の支援を強化することも重要であろう。

そして RCEP 交渉においては、ASEAN が重要である。そもそも RCEP を提案したのは ASEAN であり、一部報道のように中国が RCEP を主導しているのではなく、ASEAN が交渉を主導している。RCEP では「ASEAN 中心性」が規定され、参加 16 か国の 10 か国は ASEAN である。分野別交渉の作業部会では ASEAN 各国が議長となっている。また ASEAN は、全体会合の前に ASEAN としての会合を持ち、まとまって交渉している。中国が進める「一帯一路」などと異なり、ASEAN が主導して東アジアのメガ FTA を目指す RCEP の意味は大きい。

おわりに

2017 年 1 月にトランプ大統領が就任してから、米国は TPP から離脱し、また中国等と

貿易摩擦を拡大させ、世界で保護主義が拡大している。保護主義と貿易摩擦の拡大は、ASEAN 経済にも大きな負の影響を与える。日系企業にも、大きな打撃を与える。

世界経済で保護主義が拡大する中で、ASEAN は着実に「AEC2025」の目標に向かい、AEC を深化させてきた。AEC は、東アジアで最も深化した経済統合となっている。2018 年 1 月 1 日には CLMV 諸国の 7% の猶予品目も関税が撤廃され、遂に AEC の関税撤廃が完了した。ただし他方、ベトナムは「政令 116 号」によって自動車産業の保護を始めた。ベトナムでこのような政策が出される中で、また世界全体で保護主義が拡大する中で、「政令 116 号」や非関税障壁に対する ASEAN 各国や ASEAN としての更なる対策が必要である。

TPP から米国が離脱し世界通商体制に逆風が吹く中で、日本は TPP11 (CPTPP) を提案しその交渉をリードし、2018 年 12 月 30 日には CPTPP が発効に至った。CPTPP の発効は、現在の国際通商状況の中で大きな意義がある。

ASEAN が提案して交渉を牽引してきた RCEP は、2018 年中の交渉妥結には至らなかったが、2019 年秋の交渉妥結を目指している。RCEP は、ASEAN と東アジアの発展のためにきわめて重要である。また RCEP は、ASEAN にとっては、ASEAN 中心性を確保するためにも不可欠である。

日本は、CPTPP、RCEP、日本 EU・EPA の 3 つのメガ FTA を進めて、保護主義に対抗している。現代世界の通商状況において、日本の役割は大きい。日本が ASEAN と協力して、RCEP 交渉を完全妥結に導く事も肝要である。

現在の保護主義的状況は厳しいが、CPTPP と日本 EU・EPA の発効が起点となって、現在の保護主義的状況を少しずつ逆転させて行くことを期待したい。更に今秋には RCEP 交渉が完全妥結して、3 つのメガ FTA が相互に正の影響を与えて行くことを期待したい。

現在、世界で保護主義が拡大しているが、AEC を創設して深化させている ASEAN における経済活動には、日本企業にとって大きなビジネスチャンスがある。ただし当然多くのリスクもある。現在の保護主義の拡大の中での新たなリスクもある。貿易や投資を行う前には、本報告書等を参考にして頂くとともに、是非、日本貿易振興機構（ジェトロ）や各国の日本人商工会議所の専門家にお会いして、情報を集めることをお奨めしたい。自動車など各産業における専門家にお会いして相談することもお奨めしたい。取引先などビジネスのネットワークの中で情報を集めることも重要である。

<注>

1. ASEAN 経済統合の展開と世界金融危機後の変化に関しては、清水（2016a）、参照。
2. AEC に関しては、石川・清水・助川（2016）等を参照。
3. AEC の実現状況に関しては、ASEAN Secretariat (2015a, b)、石川・清水・助川（2016）等、参照。
4. ASEAN Secretariat (2015c).
5. トランプ大統領就任と ASEAN 経済統合に関しては、清水（2017a）、参照。
6. 最近の米中貿易摩擦に関しては、真家（2018）、参照。
7. 「AEC2025」と CASP に関しては、本報告書の石川論文を参照されたい。
8. AFTA に関しては、本報告書の助川論文や助川（2016）等を参照。
9. ASEAN 経済統合と ASEAN 自動車産業に関しては、清水（2015、2018a）を参照。また ASEAN 経済統合とベトナムの自動車産業については、清水（2018a）、参照。
10. フォーイン『アジア自動車調査月報』2015 年 2 月号、6 ページ、23 ページ、2018 年 12 月号、4 ページ。
11. フォーイン『アジア自動車調査月報』2016 年 12 月号、8 ページ、2018 年 12 月号、6 ページ。
12. フォーイン『アジア自動車調査月報』2015 年 2 月号、23 ページ、2016 年 12 月号、8 ページ。
13. 日本貿易振興機構『通商弘報』2018 年 1 月 17 日号。
14. フォーイン『アジア自動車月報』2018 年 8 月号、44-45 ページ。
15. 2018 年 9 月の日本アセアンセンターと ASEAN 研究会（ASGT）による ASEAN ミッションの際の ASEAN 事務局リロ AEC 担当次長とのインタビューによる。
16. CPTPP に関しては、石川（2018）、清水（2018）等を参照。オリジナルの TPP に関しては、馬田・浦田・木村（2016）の各章、清水（2016b）等を参照。また CPTPP、RCEP、一帯一路を含めて、最近の東アジアの経済統合に関しては、『アジア研究』（アジア政経学会）第 64 巻第 4 号（2018 年 12 月）の「特集 東アジアの経済統合と発展—AEC、RCEP、TPP と一帯一路—」（序論：清水一史、3 つの論文：石川幸一、平川均、遊川和郎、コメント論文：大庭三枝）（<https://www.jstage.jst.go.jp/browse/asianstudies/list/-char/ja>）を参照頂きたい。
17. ” Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership,” <https://www.mfat.govt.nz/assets/CPTPP/CPTPP-Text-English.pdf>, 日本語訳：http://www.cas.go.jp/jp/tpp/naiyou/pdf/text_yakubun_tpp11/text_yakubun_tpp11.pdf）。
18. CPTPP へのタイの参加に関しては、清水（2018）、参照。
19. RCEP に関しては、清水（2016、2017）等も参照。
20. “Guiding Principles and Objectives for Negotiating the Regional Comprehensive Economic Partnership,” http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/24/11/pdfs/20121120_03_03.pdf（日本語訳：http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/24/11/pdfs/20121120_03_04.pdf）。
21. “Joint Leaders' Statement on the Negotiations for the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP),” <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000307671.pdf>, 日本語訳：<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000307670.pdf>）。
22. RCEP と ASEAN 中心性に関して詳細は、清水一史（2018b）、参照。

23. “Joint Leaders' Statement on the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) Negotiations,” <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000419160.pdf>（日本語訳：<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000419121.pdf>）。

<参考文献>

- ・ ASEAN Secretariat, *ASEAN Documents Series*, annually, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat, *ASEAN Annual Report*, annually, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat (2008), *ASEAN Economic Community Blueprint*, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat (2015a), *ASEAN 2025: Forging Ahead Together*, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat (2015b), *ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements*, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat (2015c), *ASEAN Integration Report*, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat (2017), *AEC2025 Consolidated Strategic Action Plan (CSAP)*, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat (2017), *AEC2025 Consolidated Strategic Action Plan (CSAP) (updated)*, Jakarta.
- ・ “Guiding Principles and Objectives for Negotiating the Regional Comprehensive Economic Partnership.”
- ・ “Joint Leaders’ Statement on the Negotiations for the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP).”
- ・ 石川幸一（2018）「東アジアの経済統合：展開と課題」、『アジア研究』（アジア政経学会）、第 64 巻第 4 号。
- ・ 石川幸一・朽木昭文・清水一史編（2015）『現代 ASEAN 経済論』文真堂。
- ・ 石川幸一・清水一史・助川成也編（2009）『ASEAN 経済共同体』日本貿易振興機構（ジェトロ）。
- ・ 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』文真堂。
- ・ 馬田啓一・浦田秀次郎・木村福成編（2016）『TPP の期待と課題—アジア太平洋の新通商秩序—』文真堂。
- ・ 浦田秀次郎・牛山隆一・可部繁三郎編（2015）『ASEAN 経済統合の実態』文真堂。
- ・ 国際貿易投資研究所（ITI）（2018）『TPP の期待と課題—アジア太平洋の新通商秩序—』。
- ・ 助川成也（2016）「物品貿易の自由化に向けた ASEAN の取り組み」、石川・清水・助川（2016）。
- ・ 日本貿易振興機構（ジェトロ）『通商弘報』。
- ・ フォーイン（FOURIN）『アジア自動車月報』。
- ・ フォーイン（FOURIN）（2017）『ASEAN 自動車産業 2017』フォーイン。
- ・ 真家陽一（2018）「米中経済の相互依存関係を踏まえた貿易戦争の現状と今後の展望」、『CISTEC Journal』2018 年 9 月号。
- ・ 清水一史（2015）「ASEAN の自動車産業—域内経済協力と自動車産業の急速な発展—」、石川・朽木・清水（2015）。
- ・ 清水一史（2016a）「世界経済と ASEAN 経済共同体」、石川・清水・助川（2016）。

- ・ 清水一史（2016b）「ASEAN と東アジア経済統合」、石川・清水・助川（2016）。
- ・ 清水一史（2017a）「トランプショックと ASEAN 経済統合」、『世界経済評論』第 61 巻第 5 号。
- ・ 清水一史（2017b）「ASEAN 経済統合の深化と ASEAN Centrality」、『国際問題』第 665 号。
- ・ 清水一史（2018a）「FTA の環境変化と ASEAN 自動車産業—AEC・トランプショック・TPP11 の影響—」、国際貿易投資研究所（ITI）（2018）。
- ・ 清水一史（2018b）「TPP とタイの参加—保護主義下が進む世界経済の中で—」、バンコク日本人商工会議所『所報』2018 年 8 月号（第 676 号）。

第4章 ASEAN 経済共同体における知的財産協力の経緯と主な成果

(独) 経済産業研究所 (RIETI) コンサルティングフェロー

福永 佳史

はしがき

1995年に始まったASEANの知的財産協力は、ASEAN経済共同体の中でも、最も歴史の長い取組の一つである(注1)。20年の間、協力の枠組みは基本的に変わっていないが、ASEANを巡る経済情勢、知的財産情勢は大きく変遷してきた。1995年のTRIPS協定(注2)発効を契機として、多くの国で基本的な知的財産権関連法制が整備されてきた一方で、各国経済が発展したことにより、知的財産権保護のニーズも徐々に高まってきている。こうした変化を受け、ASEAN知的財産協力の内容も大きく変遷してきた。

ASEAN経済統合を考える場合、ASEANに加盟する10か国の多様性は大きな課題となるが、ASEAN知的財産協力も同様である。第一に、一人当たりGDPでみると、6万ドル弱のシンガポールと1500ドル未満のカンボジア・ミャンマー(2017年時点)の間で、約40倍の開きがあるなど、経済発展段階に大きな差がある。このため、各国で重要となる知的財産権の種類(例えば、商標と特許のいずれが優先課題か)や、知的財産権の側面(創造・保護・活用のいずれが優先課題か)が異なる。第二に、各国の統治機構、法制度の背景、言語、さらには活用可能な行政資源も大きく異なることから、各国の法制度を一様に議論することは困難である。

こうした結果、ASEAN諸国の知的財産権制度の現状も多様である(注3)。最も先進的なシンガポールでは、法制度が整備されているのは当然であるが、さらに知的財産権を国家戦略の一環として積極的に活用している。シンガポールに続く先進ASEAN諸国(インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナム)は、基本的な知的財産権制度が整備されており、執行制度も整備されているが、一部の国では特許審査や執行手続きが煩雑であり、遅延する傾向にある。ブルネイの経済発展度は高いが、最も人口が少ない(約40万人)であることから、自国で知的財産権制度を運用することには限界があり、特許審査を外国の知的財産権庁に委託するなど、特殊な法制度を取っている。カンボジア・ラオスは、近年になって知的財産権制度が整備されたが、その運用は緒に就いたばかりである。

最後に、ミャンマーは知的財産権制度が存在していない。

このような中、地域レベルで課題の解決に取り組んでいるのが、ASEAN 知的財産協力である。本稿では、まず、第 1 節において、1995 年以來の ASEAN 知的財産協力の歴史、これまでに策定された 3 つの「知的財産行動計画」を概説する。その上で、第 2 節では、ASEAN 知的財産協力の主な成果として、7 つの取組を紹介する。第 3 節では、こうした ASEAN 知的財産協力を支える域外国の関与について、日本と EU の例を紹介する。第 4 節は結びである。

第 1 節 ASEAN 知的財産協力の歴史

1. 初期（1995 年～2004 年）

ASEAN 知的財産協力の歴史は、1995 年の ASEAN 知的財産協力枠組み条約（以下、「知的財産協力条約」）の締結に始まる（注 4）。ASEAN 知的財産協力条約の契機となったのは、世界貿易機関（WTO）の設立とともに 1995 年に発効した TRIPS 協定であった。

僅か 8 条から成る ASEAN 知的財産協力条約は、具体的な内容に乏しいが、第 1 条（目的）において、ASEAN 特許制度（第 4 項）・同商標制度（第 5 項）に言及するなど、野心的な側面もあった。

同条約を受け、翌 96 年には地域協力を担当する専門家会合として設立されたのが、ASEAN 知的財産協力作業部会（AWGIPC）である（注 5）。AWGIPC は、ASEAN10 か国の知的財産権所管部局の代表者から成る。

現在では、年 3 回の定期会合のほか、域外国との対話、セミナー、シンポジウム等が開催されている。1997 年には、AWGIPC を支える民間団体として、ASEAN 知的財産協会（ASEAN IPA）が設立され、現在でも、年 1 回の総会を開催している。

1998 年の ASEAN 首脳会議で採択された『ハノイ行動計画』では、経済統合の深化に向けた 10 施策のひとつとして、知的財産協力の推進が謳われ、知的財産の保護、円滑化、協力の 3 本柱の下、18 項目の施策が合意された。その最大の柱は、ASEAN 特許制度、ASEAN 商標制度の実現であった。

2. 第 2 期（2004 年～2010 年）

ASEAN 知的財産協力に関する初めての包括的な計画が、『ASEAN 知的財産行動計画 2004-2010』である（注 6）。同計画は、①知的財産の創造・活用、②保護・執行、③啓蒙・

人材育成・組織整備を目的としており、20以上の行動を規定していた。その大半は、セミナー、シンポジウムの開催、能力構築、情報提供、研究を目的としたものであったが、ASEAN 商標制度等の検討、TRIPS 協定実施状況の調査、ASEAN 特許データベースの構築等、より具体的な行動項目も挙げられていた。また、特許協力条約を含む8つの国際条約への加盟推進が謳われた。

知的財産行動計画 2004-2010 を補填する形で 2006 年に合意されたのが、『ASEAN 著作権協力作業計画』である。同計画では、①政策、②立法・執行、③新たな課題、④教育・能力構築・啓蒙、の4本柱の下、12の活動が規定された。その内容は、著作権専門裁判所実現の必要性・実現可能性など、政策の検討を中心とするものであった。

2007 年には、2015 年に向けた工程表として、ASEAN 経済共同体ブループリント（AEC ブループリント）が合意された。①知的財産行動計画 2004-2010 及び ASEAN 著作権協力作業計画の実施に加え、②ASEAN 意匠登録制度の確立に向けた各国知的財産庁とユーザーの調整、③ASEAN 加盟国のマドリッド協定議定書への加盟、④知的財産保護に従事する各国の法執行機関間の協議及び情報交換の継続、⑤伝統知識、遺伝資源、文化伝統表現にかかわる地域協力の促進、の5点が優先課題と位置づけられた。この時点で ASEAN 特許制度・ASEAN 商標制度は言及されなくなり、国際出願制度への加盟を目指すこととなった（注7）。

3. 第3期（2011年～2015年）

知的財産行動計画 2004-2010、著作権作業計画、AEC ブループリントの知的財産関連項目の実施結果を踏まえて策定されたのが、『ASEAN 知的財産行動計画 2011-2015』（ASEAN, 2011）である（注8）。

知的財産行動計画 2011-2015 は、「ASEAN 国民のための知的財産活用、国際的な知的財産コミュニティへの積極的参加を通じ、ASEAN を『革新的で競争力のある地域』に作り上げ、ひいては、2015 年の ASEAN 経済共同体の実現に貢献すること」を目的とする。同行動計画では、①バランスの取れた知的財産制度、②グローバル知的財産出願制度への加盟推進、③知的財産創造・活用・啓蒙・技術移転の推進、④国際知的財産コミュニティへの積極的な参加、⑤人的・組織的能力の向上、の5つが戦略的目標と位置づけられており、この下に、28のイニシアティブ、107の成果が定められている（表1）。

表 1 ASEAN 知的財産行動計画 2011-2015 の政策プログラム

戦略的目標 1： バランスの取れた知的財産制度

1. 商標出願の平均審査期間を 2015 年までに 6 ヶ月以内とする（異議のない場合）
2. ASEAN 特許調査・審査協力（ASPEC）の実施
3. 民族的な物品・サービス関連商標の地域分類の実施
4. 特許専門家・弁護士能力構築
5. 意匠専門家・弁護士能力構築
6. 地域知的財産執行行動計画の策定及び実施
7. 視覚障害者のための著作権例外と制限
8. 2015 年までの著作権制度の有効活用
9. 2015 年までに著作権集合管理団体を各国に設立
10. クリエイティブ ASEAN
11. 地理的表示の保護
12. 伝統的知識、遺伝資源、伝統的文化的表現の保護
13. 植物多様性の保護

戦略的目標 2： グローバル知的財産出願制度への加盟推進

14. マドリッド協定議定書に ASEAN10 か国が加盟（2015 年まで）
15. ハーグ協定に ASEAN7 か国が加盟（2015 年まで）
16. 特許協力条約に ASEAN10 か国が加盟（2015 年まで）

戦略的目標 3： 知的財産創造・活用・啓蒙・技術移転の推進

17. 特許図書館の地域ネットワークの設立
18. 地域大の知的財産推進キャンペーン
19. 技術移転及び知的財産の商品化に関する認知の向上
20. 中小企業による知的財産創造・活用能力の強化
21. 「ASEAN 知的財産ポータル」の開発

戦略的目標 4： 国際知的財産コミュニティへの積極的な参加

22. WIPO との組織立った協力の地域レベルにおける実施
23. 対話国との協力強化
24. 国際フォーラムへの積極的な参加及び民間関係者とのオープンな関係
25. 強力な交渉ポジションの形成

戦略的目標 5： 人的・組織的能力の向上

26. 特許審査官の能力構築
27. 意匠及び商標審査官の能力構築
28. 各国知的財産庁のインフラの近代化

（出所）ASEAN 知的財産行動計画 2011-2015 より作成。

知的財産行動計画 2011-2015 は、以下の点において、包括的な行動計画であった。第一に、特許権、商標権、意匠権、著作権をはじめとした主要な知的財産権が対象とされていた。知的財産行動計画 2004-2010 では、「知的財産権」といった曖昧な表現が多用されていたが、新行動計画では、権利の種類ごとに、より特定された形の項目が立てられた。第二に、知的財産の創造・活用・保護の各側面に対応するとともに、専門家及び各国知的財産庁の能力構築・制度構築を目的としたイニシアティブが盛り込まれた。

イニシアティブの大半は、セミナーや研究の実施、情報交換であった。たとえば、著作権制度の有効活用については、著作権を活用したクリエイティブ産業の経済発展への効果に関する国別研究を実施したうえで、情報交換するとされた。こうした、実施の有無及び効果を評価するのが難しい項目に加え、一部の項目において具体的な成果目標が盛り込まれたのが本行動計画の特徴である。第一に、異議申立がない場合の平均商標審査期間を 2015 年までに 6 ヶ月とされた。第二に、域内複数国への特許出願の審査負担軽減及び迅速化を図るために、2009 年に導入された「ASEAN 特許審査協力制度」(ASPEC) について、出願人の 5%以上の活用を目標とされた。第三に、マドリッド協定議定書及び特許協力条約について ASEAN10 か国の加盟、ハーグ協定について ASEAN7 か国の加盟を目標とした。

同行動計画では、各項目の実現を確保するため、加盟国又は ASEAN 事務局を「チャンピオン」と位置づけ、議論を主導する責任を負わせていた。また、WIPO や日本国特許庁を含む、域外国との協力を推進することされている。2012 年には、年毎の実現目標を明確化した、ASEAN 知的財産作業プログラム 2011-2015 が合意された。

4. 第 4 期 (2016 年～2025 年)

ASEAN 経済共同体は、2015 年末に第一段階の期限を迎え、次は、2025 年末を目標に経済共同体構築に向けた取組を継続することとなる。知的財産協力も、2007 年以降は ASEAN 経済共同体の分野別協力の一つと位置づけられていることから、2016 年 8 月の ASEAN 経済大臣会合において『ASEAN 知的財産権行動計画 2016-2025』(ASEAN, 2016) が策定された。

知的財産行動計画 2016-2025 は、以下のような方向性を目指すこととしている。

- ・ ASEAN 経済共同体枠組みに資するように各国の知的財産法制及び知的財産政策を整

備する。

- ・各国の知的財産制度が技術的・手続的に収斂し、各国知的財産庁が世界クラスの効率的・効果的なサービスを提供している。
- ・より効果的な知的財産の開発や創造性を通じて、競争力と生産性が高い ASEAN 地域をもたらす。

このため、同行動計画では、①強固な ASEAN 知的財産権システム、②地域的な知的財産権プラットフォーム・インフラ、③拡充し、包摂的な ASEAN 知的財産エコシステムの構築、④資産形成と商業化を推進する地域メカニズムの促進（特に地理的表示と伝統的知識）、の4つが戦略的目標と位置づけられた。この下に、19 のイニシアティブ、71 の成果が定められている（表 2）。

表 2 ASEAN 知的財産行動計画 2016-2025 の政策プログラム

戦略的目標 1： 知的財産権庁の強化及び知的財産権関係インフラの構築を通じ、より強固な ASEAN 知的財産権システムを発展させる

1. 特許・商標・意匠関連サービスの改善
2. 知的財産サービスの改善（迅速さ、質）
3. 共同著作権管理の優秀さの改善（透明性・説明責任・ガバナンス）
4. 商標・意匠に関する出願文書の調和の実現可能性の模索
5. 国際条約への加盟（マドリッド協定議定書、ハーグ条約、特許協力条約）
6. その他の WIPO 関連条約への加盟（シンガポール商標法条約など）の模索
7. 開発水準に応じた能力構築・顧客支援プログラムの策定（ASEAN 知的財産アカデミーの構築）

戦略的目標 2： ASEAN 経済共同体を強化するため、地域的な知的財産権プラットフォーム・インフラを発展させる

8. TLO 等の知的財産権サービス提供主体間のネットワーク構築（特許図書館など）
9. 知的財産権サービスの向上（検索システム、電子出願など）
10. 近代的な IT システムを採用し、サービスの質を向上させる
11. ASEAN 知的財産ポータルの改善及び運営の中央化

戦略的目標 3： 拡充し、包摂的な ASEAN 知的財産エコシステムの構築

12. 知的財産執行に関する地域行動計画の実施
13. ASEAN 知的財産ネットワークの構築（実務家及び司法・税関等の執行機関）
14. ASEAN 域内外の利害関係者及び対話パートナー（WIPO など）との関与強化
15. 知的財産権実務家に対する地域的な認定システムの構築

戦略的目標 4：資産形成と商業化を推進する地域メカニズムの促進（特に地理的表示と伝統的知識）

16. 知的財産権の認知度及び敬意の改善（保護・活用の推進）（中小零細企業及び創造的なセクターに対する支援枠組みの構築を含む）
17. 知的財産権評価サービスの開発（知的財産権の財産権としての価値に対する認知の形成）
18. 地理的表示の商業化の推進
19. 遺伝資源、伝統的知識、伝統的文化的表現の保護メカニズムの強化

（出所）ASEAN 知的財産行動計画 2016-2025 より作成。

知的財産行動計画 2016-2025 として公表されているのは、全 8 ページの文書であるが、知的財産行動計画 2011-2015（全 20 ページ）と比較すると簡略になっている。これは、公表に際し、簡略な記述のものを用意したことによるものと思われる。結果として、実施メカニズムに関する記述がなくなっており、特に、①施策毎にリーダーシップをとる「チャンピオン」、②個別案件の実施年限や数値目標（商標審査期間、ASPEC 利用実績等）が記載されなくなっている。情報の公開という観点からは、後退したことになる。

なお、ASEAN 経済共同体全体については、2017 年に『統合戦略行動計画』が公表されており、知的財産協力についても記載がされているが、その内容は、知的財産行動計画 2016-2025 と同一である（注 9）。

第 2 節 ASEAN 知的財産協力の主な成果

1. 各国国内法の整備（注 10）

ASEAN 知的財産協力が始まったのは、TRIPS 協定が発効した 1995 年であった。このため、ASEAN 知的財産協力は、多くの ASEAN 諸国にとって優先課題であった TRIPS 協定の遵守を意識したものであった。特に、1995 年から 1999 年に加盟した CLMV 諸国（注 11）は、国内法が存在しておらず、国内法整備が最優先の課題であった。

CLMV 諸国の知的財産法整備に対する支援は、先進国や WIPO をはじめとする国際機関によっても行われる中、ASEAN 知的財産協力は、途上国同士で経験を共有するという、いわば「南南協力」としての意義があったと考えられる。結果として、2002 年カンボジア標章・商号及び不正競争に関する法律、2003 年カンボジア特許・実用新案・意匠法、2005 年ベトナム知的財産法、2008 年ラオス知的財産法など、域内の法整備が進んだ。

また、ASEAN 知的財産協力が、ブルネイの 2012 年特許制度改革（再登録制度から委託審査制度への移行）、さらにはシンガポールの 2012 年特許制度改革（委託審査制度から独自の審査官による審査制度への移行）などにも繋がったものと考えられる。

2. 出願書類の統一

ASEAN 知的財産協力が各国国内知的財産法の整備の一助となる中、こうした動きが、ASEAN 域内の知的財産法の調和（ハーモナイゼーション）に繋がることを期待する声もあるが、加盟国の多様性を前提として、「コンセンサスと不干渉主義」を旨とする ASEAN 協力の中では、よりソフトな協力となっているのが実態である（注 12）。

こうした背景の下、AWGIPC は実体法の調和ではなく手続法の調和（特に出願書類の調和）に向けた取組を行っている。こうした取組は 1990 年代から存在しており、2001 年には「商標出願に関する ASEAN 共通書面」（ASEAN Common Form for Trademark）が作成されている（注 13）。法制度の調和に向けた動きは一時停滞したが、最新の ASEAN 知的財産行動計画 2016-2025 では、イニシアティブの一つとして、「商標・意匠に関する出願文書の調和の実現可能性の模索」が規定されるなど、再度、動きが活発化している。

3. 共通審査ガイドラインの策定

AWGIPC は、出願書類の調和に加え、審査ガイドラインの共通化に取り組んでいる。ASEAN 知的財産行動計画 2011-2015 では明記されていなかったが、2014 年 10 月に「商標実体審査に関する共通ガイドライン」が取りまとめられた（注 14）。同ガイドラインは、EU-ASEAN 協力の一環として実施されたものであり、欧州連合知的財産権庁（EUIPO）のガイドラインをモデルとしたうえで、ASEAN 諸国（7 か国）の審査マニュアル等を参照して作成されており、商標登録の絶対要件・相対要件等について約 400 ページにわたり詳細に記述している。同ガイドラインは、商標審査について共通の基準・標準を構築することにより、中長期的な制度調和の実現を企図したものであるが、各国の法制度の差を念頭に、あくまでも ASEAN 各国知的財産権庁の参照文書であることが明記されている。2018 年には、同ガイドラインの改訂に向けた検討が開始されている（注 15）。

審査ガイドラインの共通化の動きは、商標から意匠に広がっており、2018 年 8 月には「意匠実態審査に関する共通ガイドライン」が採択された（注 16）。その基本的なアプローチの仕方や、法的な位置づけは商標と同様である。

4. 国際条約への加盟

ASEAN 知的財産行動計画 2004-2010 以来、国際条約への加盟推進は、ASEAN 知的財産協力の重要な柱の一つであった。中でも、特許・商標・意匠に関する国際出願条約への加盟が優先課題とされてきた。

たとえば、「特許協力条約」(通称、PCT 条約)は、世界知的所有権機関(World Intellectual Property Organization: WIPO) の枠組みの中で 1970 年に作成された特許の国際出願に関する条約である。2018 年末時点で、ASEAN9 か国を含む世界 152 か国が加盟している。特許権を含む知的財産権は、「各国特許独立の原則」に基づき、国ごとに別個の権利が発生する。特許協力条約は、こうした知的財産権に関する各国の主権を尊重しつつ、出願手続きを円滑化する効果を持つ(特許登録は国ごとに手続きを行う必要)。出願人は、ある国の知的財産権庁(受理官庁)に特許出願する際、特許協力条約に加盟する他の国を指定することで、これらの国にも出願することができる。ASEAN 各国が特許協力条約に加盟することで、ASEAN 諸国の出願人にとって ASEAN 域内外への国際出願が容易になると同時に、非 ASEAN 諸国の出願人にとって ASEAN 諸国への国際出願が容易になる効果を持つ。

特許国際条約への加盟状況についてみると、2004 年時点では ASEAN4 か国(インドネシア、フィリピン、シンガポール、ベトナム)の加盟に留まっていたが、その後、ラオス(2006 年)、マレーシア(2006 年)、タイ(2009 年)、ブルネイ(2012 年)、カンボジア(2016 年)が加盟し、現在では、ミャンマーを除く 9 か国が加盟を達成している。ミャンマーは、国内特許法が未整備である。

次に「国際商標出願に関するマドリッド協定議定書」についてみると、2004 年時点での加盟国はシンガポールのみであった。その後、ベトナム(2006 年)、フィリピン(2012 年)、カンボジア(2015 年)、ラオス(2016 年)、ブルネイ(2017 年)、タイ(2017 年)、インドネシア(2018 年)が加盟を達成した。マレーシアは加盟に向けて取組中であり、日本国特許庁等が能力構築を支援している。ミャンマーは国内商標法が未整備であり、マドリッド協定議定書加盟の目途は立たない。

3 つの国際出願関連条約の中で、加盟に向けた動きが最も動きが遅いのが、国際意匠出願に関するハーグ協定である(世界全体でもハーグ協定への加盟数は 70 か国に留まる。日本の加盟も比較的最近の 2015 年であった)。2004 年時点で同協定に加盟していた

ASEAN 諸国はなかった。その後、シンガポール（2005 年）、ブルネイ（2013 年）、カンボジア（2017 年）が加盟を果たしたが、2018 年末時点で 7 か国が未加盟である。

表 3 国際出願制度への加盟年

	特許協力条約	マドリッド協定 議定書	ハーグ協定
ブルネイ	2012 年	2017 年	2013 年
カンボジア	2016 年	2015 年	2017 年
インドネシア	1997 年	2018 年	未加盟
ラオス	2006 年	2016 年	未加盟
マレーシア	2006 年	未加盟	未加盟
ミャンマー	未加盟	未加盟	未加盟
フィリピン	2001 年	2012 年	未加盟
シンガポール	1995 年	2000 年	2005 年
タイ	2009 年	2017 年	未加盟
ベトナム	1993 年	2006 年	未加盟

（出所）WIPO より作成。2018 年 12 月末現在。

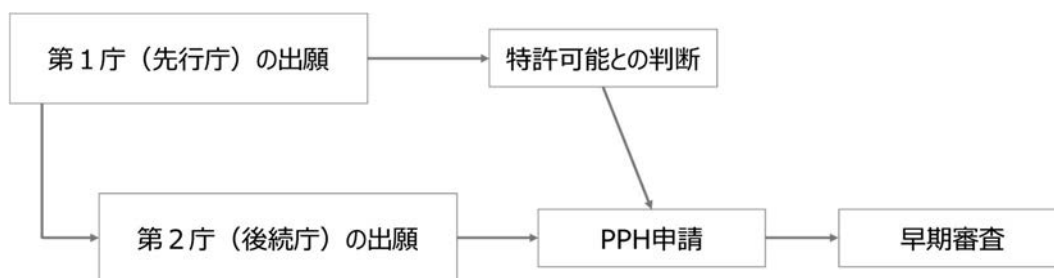
ASEAN 知的財産行動計画 2004-2010 では、国際出願関連条約以外の 4 条約への加盟推進も謳っていたが（注 17）、その後の計画では同様の記載はなくなっている。最新の ASEAN 知的財産行動計画 2016-2025 では、「WIPO 関連条約への加盟」と一般的な表現となっているうえに、ASEAN 各国の独自の判断によって加盟していくとの記述に後退している。唯一、具体的な名称が例示されているのは、「商標法に関するシンガポール条約」であるが、2018 年末現在で同条約に加盟しているのはインドネシア一国に留まる。

5. ASEAN 特許審査協力（ASPEC）

ASEAN 各国の特許庁は規模が小さく、審査官の量及び質の不足から、特許審査が遅れがちである。こうした状況に対応するための方策として 2009 年に構築されたのが、「ASEAN 特許審査協力」（ASPEC：ASEAN Patent Examination Cooperation）である。

ASPEC を日本の出願人に親しまれた用語で表せば、ASEAN 域内の「特許審査ハイウェイ」(PPH: Patent Prosecution Highway) である。特許権は国単位で発生するため、同一の発明について、権利登録を申請された複数の国が、それぞれ特許審査を行う。国によって、審査基準の差異などから、実際に特許権を付与するべきかどうかの判断は異なる。他方、特許判断の前提として、外国を含む先行技術を調査し、当該出願内容の新規性・進歩性（及び産業上の利用可能性）を審査するという点は共通であり、他国の特許庁（第 1 庁：先行庁）が先に特許審査を行った結果がある場合、後続の特許庁（第 2 庁：後続庁）が審査結果を参考することで、特許審査を効率的に行うことができる。出願人にとっては、後続庁の審査が迅速化するというメリットを享受することができる。日本国特許庁は、ASEAN6 か国（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム）を含む、42 か国の特許庁との間で特許審査ハイウェイを実施している。

図 1 特許審査ハイウェイの概要



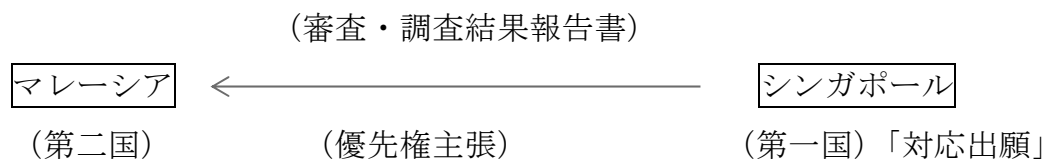
（出所）日本国特許庁ホームページ

ASPEC は、2009 年 6 月から施行されており、現在までにミャンマーを除く 9 か国が参加している。たとえば、シンガポール知的財産庁への出願を基礎として、パリ条約に基づく優先権主張を行い、同一の発明について、マレーシア知的財産庁に出願した場合、このような出願関係を「対応出願」(corresponding application) と呼ぶ。シンガポールの審査結果・調査結果が出た場合、その報告書の複写を添え、ASPEC 利用の申請をマレーシアに行う。マレーシア知的財産庁は、シンガポール知的財産庁の審査結果・調査結果を参照しつつ、自国の特許審査を行う。上記の事例において、マレーシアの審査結果が先に出た場合、当該報告書をシンガポール知的財産庁に提示する形で ASPEC を利用することも認められる（つまり、優先権主張の基礎となる出願がいずれの国であるかは問わない）。更に、第二の類型として、ASEAN の二国以上（たとえば、シンガポール及びフィリピン）に出願を行った上で、両出願の優先権を主張して第三国（たとえば、オーストラリア）に出願

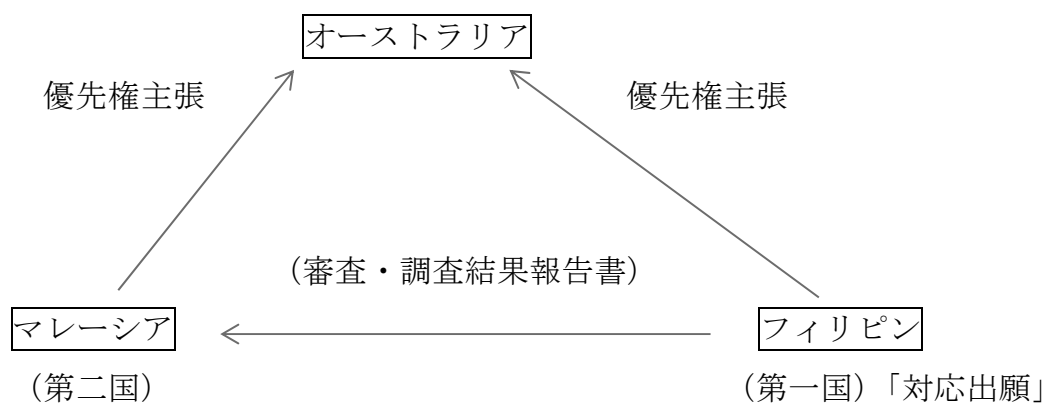
を行った場合、シンガポールへの出願とフィリピンへの出願も、対応出願であるとみなされるため、ASPEC を利用できる（図 2 参照）。なお、審査結果報告書等が英文でない場合には、英文の翻訳を添付する。

図 2 ASPEC 制度の適用事例

事例 1



事例 2



（出所）マレーシア知的財産庁ホームページ（www.myipo.gov.my）より作成。

ASPEC の究極の目的は、出願人の権利取得の早期化、効率化である。その実現のため、第一に、ASEAN 各国特許庁（知的財産庁）における特許審査・先行技術調査にかかる業務の重複削減の効果も見込まれている。更に、他国の審査結果を参照することで、各国の審査結果の質を担保する効果も期待されている。実際、特許審査の遅延は、ASEAN の中小企業にとって極めて重要な問題である。多国籍企業の場合、本国での出願結果が出た段階で、当該審査結果が参照可能となるため、審査が大幅に遅延することは少ない。しかし、こうした外国出願を伴わない場合（比率として中小企業の事例が多いと考えられる）、外国特許庁の審査結果を期待できないため、審査結果が出るまでに 10 年以上を要するといっ

た事例も見られる。ASPEC には、ASEAN 特許庁間の連携を強化することで、こうした遅延事案を減らす効果が期待されており、知的財産行動計画 2011-2015 では、2015 年までに、出願人の 5%が ASPEC を活用する状況を目指していた。

ASEAN 知的財産ポータルには、2018 年 2 月時点の ASPEC の利用状況が公表されている。合計で 316 件の申請に対し、同時期までに 209 件の回答がなされており、回答までに要した平均期間は 7 か月であった。利用申請（第 1 庁）の 8 割以上を占めるのがシンガポールであり、圧倒的な大手ユーザーである。これに続くのが、マレーシア、フィリピン、インドネシア、ベトナムである。興味深いことに、タイの第 1 庁としての ASPEC 利用実績はない。これに対し、ASPEC の第 2 庁としての利用（審査での活用）に着目すると、タイ（約 4 割）、マレーシア（約 3 割）、ベトナム（約 2 割）の存在感が圧倒的であるのに対し、シンガポールの利用実績は 1 件に留まる。

ASPEC が利用されていない理由として、3 点を指摘したい。第一に、日本企業など、ASEAN 域外の出願人にとっては、自国特許庁（日本国特許庁）の審査結果を活用し、特許審査ハイウェイを使えば目的を達するのであって、ASPEC を利用する意義に乏しい。第二に、ASEAN 企業の特許出願先の多くは、市場の大きな日本・米国・中国といった市場であり、そもそも ASEAN 諸国間での特許出願の件数は非常に少ない。第三に、特許協力条約に基づく国際出願（PCT 出願）を行っている場合、ASPEC を活用する意義に乏しい。PCT 出願の場合、出願を受理した各国特許庁の業務負担を軽減させるため、指定された特許庁（たとえば、日本国特許庁）により、国際調査報告書（先行技術調査報告書に相当）が作成される。出願人は、ASEAN 諸国の特許庁が国際調査報告書を参照することが期待できるため、ASPEC を活用する必要がないのである。

6. ASEAN 知的財産ポータル

ASEAN 知的財産行動計画 2011-2015 に基づき、2013 年 4 月に立ち上がったのが、「ASEAN 知的財産ポータル」（ASEAN IP Portal）である（注 18）。同サイトは、ASEAN の知的財産に関するワン・ストップ・ポータル・サイトであり、様々な情報にアクセスすることができる。

第一に、ASEAN 知的財産協力の背景及び概要が記載されている。これまでに述べてきた内容のほか、AWGIPC 会合開催結果や、AWGIPC 会合議長名などの情報を得ることができる。

第二に、ASPEC に関する情報が掲載されている。具体的には、ASPEC 制度の概要に加え、文書提出ガイドライン、申請書類様式など、実務的な資料が掲載されている。さらに、同ポータルから APEC 利用の電子申請や、申請後のフィードバックを行うことも可能になっている。

第三に、ASEAN 知的財産協力の一環として、EU の協力を得て作成された 4 つのデータベースへのリンクが付されている。

①特許データベース (ASEAN Patentscope) (注 19)

この名称は、WIPO が提供している特許検索データベース (Patentscope) から来ている。2017 年 8 月に運用が開始された。ミャンマーを除く ASEAN 9 か国の特許出願情報が掲載されており、その数は 61 万件に及ぶ。データベースでカバーされている特許出願年は、国によって異なるが、例えば、タイの場合には 1980 年から 2019 年 1 月末までの出願情報が掲載されているが、各国とも、頻繁に特許情報を更新している。キーワードによる検索が可能であり、権利者・出願人・発明者、出願日・登録日・権利期間、特許分類等の情報を簡便に検索することができる。

②商標データベース (ASEAN TM View) (注 20)

ミャンマーを除く ASEAN 9 か国の登録商標及び商標出願の情報が掲載されており、その数は約 38 万件に及ぶ。キーワードで検索することで、域内で登録・申請されている商標を簡易に把握することができる (商標番号、有効期間、出願人・権利者・代理人、商標分類等を確認できる)。

③意匠データベース (ASEAN Design View) (注 21)

ミャンマーを除く ASEAN 9 か国の意匠情報、約 17 万件が登録されている。上記、2 つのデータベースと同様に、キーワード検索が可能になっており、登録意匠の概要を把握することができる。

④地理的商標データベース (ASEAN GI Database) (注 22)

地理的商標について、同様の検索性の高いウェブサイトとなっているが、登録されている地理的商標の総数は明らかになっていない。

第四に、ASEAN における知的財産の事例集等の情報が掲載されている。例えば、知的財産活用事例集には、各国 1 事例で、計 10 事例が掲載されている。また、判例データベースには、シンガポール及びタイの判例が、それぞれ 30 程度掲載されているが、残念ながら 2014 年以降に更新されておらず、他国の情報も掲載されていない。

第五に、ASEAN 知的財産ポータルには、知的財産に関する統計の情報が掲載されている。例えば、2017 年の ASEAN10 か国の商標出願件数は、合計で約 26 万件であり、2011 年と比較すると約 3 割増加していることが分かる。各国の国別統計は、WIPO の国別ホームページにリンクする形になっているが、ASEAN 全体の数値を掲載している。また、ASPEC の利用に関する統計も掲載されている。

このように、ASEAN 知的財産ポータルには充実した情報が提供されており、この地域の知的財産情勢を把握する上で非常に有用なツールとなっている。

表 4 ASEAN 知的財産統計

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
商標	201,602	227,924	224,995	218,375	226,079	258,090	259,947
特許	32,799	30,254	39,171	42,105	44,693	43,221	44,054
意匠	14,959	15,439	16,019	15,761	16,160	16,769	17,160

(出所) ASEAN 知的財産ポータル

7. ASEAN における知的財産執行協力

知的財産権執行の実効確保は、ASEAN で事業を展開する多国籍企業、また知的財産権を有する ASEAN の地場企業にとって喫緊の課題である。

著作権保護の状況については、ソフトウェア関連産業 26 社が構成する米国の団体、ビジネス・ソフトウェア・アライアンスの調査 (Business Software Alliance, 2018) が毎年、同じ方法によって試算を行っている。同調査によると、2017 年の全世界の海賊版比率は 37%、アジア太平洋地域の平均は 57%であった。これに対し、インドネシア 83%、ベトナム 74%、タイ 66%、フィリピン 64%、ブルネイ 64%など、ASEAN 諸国における模倣品比率は、アジア太平洋平均を上回っている。他方、マレーシアは 51%であり、アジア太平洋平均よりは少ないものの、世界平均よりは海賊版が多い状況であった。唯一、シンガポールが世界平均を下回る 27%の海賊版比率であった。カンボジア、ラオス、ミャンマーは、同報告書の対象国とされていない。このように、世界水準を上回る海賊版が存在する状況ではあるが、2012 年からの変化で見ると、ベトナム (5 ポイント)、フィリピン (6 ポイン

ト) など、各国とも数値を改善させている。

米国通商代表部が毎年発表しているスペシャル 301 報告書では、優先監視国・監視国を指定している（注 23）。最新の報告書（USTR, 2018）では、インドネシア、タイが優先監視国、ベトナムが監視国とされているが、ASEAN のうち 6 か国が優先監視国・監視国とされていた 2009 年～2011 年頃に比べれば、状況は大幅に改善している。なお、カンボジア・ラオス・ミャンマーは監視国などに指定されたことがないが、これは、市場規模の小ささから、米国通商代表部の調査対象となっていないという事情によるものだと考えられる。

米国政府（及び米国企業を中心とする多国籍企業）からの批判を受け、ASEAN 各国はそれぞれ知的財産権の執行強化に向けた取組を強化しているが、ASEAN 地域全体としても、ASEAN 知的財産行動計画 2011-2015 において執行強化の取組を位置づけた。この結果、策定されたのが『ASEAN 知的財産権執行行動計画』である。

同計画では、以下の 6 分野での取組が規定されている。

- ① 知的財産権執行活動に関する周知活動及び産業界の巻き込み
- ② 知的財産権執行事例などの統計情報の収集
- ③ 模倣品・海賊版の域内流入及び域内流通の削減
- ④ ベストプラクティスの共有等を通じた各国執行機関のガイドライン整備
- ⑤ ワークショップ・シンポジウム等の開催を通じた、知的財産権庁と執行機関との連携強化
- ⑥ 執行強化に向けた調整メカニズムの構築（各国執行機関同士の連携）

第 3 節 域外国の関与

日本を含む域外国は、ASEAN 知的財産協力を積極的に関与している。AWGIPC 会合が開かれる際、ASEAN10 か国だけの会合に加え、域外国との対話（consultation session）が開かれている。例えば、2018 年 11 月の第 57 回 AWGIPC 会合の際には、ASEAN 知的財産協会、欧州連合知的財産庁、欧州特許庁、日本国特許庁、韓国知的財産庁、英国知的財産庁との協議がなされた（注 24）。また、2018 年 9 月の第 56 回 AWGIPC 会合の際には、AWGIPC と米国特許商標庁、国際商標協会との協議を行った他、第 8 回 日 ASEAN 特許庁長官会合、第 9 回 中国 ASEAN 知的財産庁長官会合が開催された（注 25）。

1. 日本国特許庁の協力（注 26）

日本企業にとって重要な製造拠点であり、また市場でもある東南アジアの知的財産保護は、極めて重要な関心事である。このことから、日本国特許庁は従来から ASEAN 各国との知的財産政策の協力を実施してきた。一つだけ例を挙げれば、インドネシア知的財産権庁には 1997 年から日本国特許庁の特許審査官を常駐派遣するなど、その関与度合いは深く、歴史も古い。

ASEAN 地域全体に対しては、①日 ASEAN 特許庁長官会合、②AWGIPC 会合における対話（課長級）の両方を通じ、知的財産協力を実施している。特に、長官会合は 2012 年に設立して以来、毎年開催されている。

協力内容について、2017 年に開催された第 7 回長官会合の結果についてみると（注 27）、第一に、審査の迅速化、品質向上に対する協力として、各国の審査基準の策定・改訂に対する研修や、特許審査ハイウェイ（PPH）等を通じた審査協力を行っている。第二に、ASEAN 各国の国際条約への加盟及び加盟後支援を実施している。第三に、人材育成及び業務管理に関する協力として、審査実務・マネジメント、さらには情報化に向けた研修等を実施している。日本のアプローチは、特に人材育成に重点を置いており、1996 年から 2016 年の 21 年間で、ASEAN10 か国から約 3500 名の研修生を受け入れ、また約 450 名の専門家を現地に派遣し研修を実施している。

2. EU の協力

ASEAN 対話国の中で、知的財産分野での協力に特に熱心なのは、EU であろう。EU は、欧州統合の経験を他地域に普及させるための援助を実施することが多く、ASEAN 経済統合への協力にも熱心である。このため、ASEAN 各国への知的財産分野での協力に加え、AWGIPC への協力に重点を置いているのが特徴である。欧州側のプレイヤーとしては、欧州特許庁（EPO）、意匠・商標を取り扱う欧州連合知的財産庁（EUIPO、従来の OHIM が名称変更した）が挙げられる。予算面では、EU-ASEAN 知的財産保護プログラム（ECAP）が長年運用されており非常に熱心に活動している。現在のプログラムは、ECAP III（Phase 2）である。その概要は、ECAP 専用のホームページに詳述されている（注 28）。

Phase 2 は、地域的な制度調和を目指し、主に商標・意匠・地理的表示及び執行に主眼が置かれている。EU 側の執行機関は欧州連合知的財産庁である（Phase 1 は欧州特許庁が執行機関であった）。プログラムの内容は大括りに以下の 4 点とされている。

- ① 行政・執行： 質の高い知的財産の登録行政や知的財産権執行改善に向けた能力強化
- ② 法・政策枠組み： ブランドのグローバル保護システムへの ASEAN 諸国の参加を推進するための法・政策枠組みの改善
- ③ ブランド開発： 中小企業など ASEAN の生産セクターの自社ブランド創造・保護・管理能力改善（知的財産活用をツールとした開発）
- ④ 地域統合・協力： ASEAN 域内の知的財産統合の促進、ASEAN 諸国・ASEAN 事務局の間の協力強化

こうした EU 協力の主な成果として、①商標・意匠分野の共通審査ガイドライン、②商標・意匠・地理的表示データベースの構築、③判例データベースの構築、④中小企業向け知的財産研修プログラムの作成などが挙げられる（第 2 節を参照）。なお、ECAP プログラム自体は、2017 年 2 月に終了したが、2018 年 1 月から「EU ASEAN 地域統合支援」（EU-ARISE）の一環として、欧州連合知的財産庁による協力が再開している。

第 4 節 おわりに

ASEAN は、1995 年以来、知的財産協力を深めてきた。AWGIPC を核に、2004 年以降、3 つの知的財産行動計画（2004-2010、2011-2015、2016-2025）を策定し、その実施を通じて協力を深めてきた。その結果として、ASEAN 各国の知的財産法制が整備され、また国際出願制度への加盟が進むなど、具体的な成果が見られる。ASEAN 域内の法制度の調和には繋がっていないが、出願文書の調和や、審査基準の調和に向けた具体的な動きがみられる。さらに、登録・出願された知的財産の検索システムが構築されており、日本企業にとっても利用価値が高い。こうした ASEAN 知的財産協力については、日本・EU をはじめ、多くの対話国が、それぞれ異なる形で支援を行っている。他方、ミャンマーについては法制度が未整備であり、また審査の遅延や模倣品・海賊版の流通、執行手続きの遅れなどの課題はあり、引き続き、ASEAN 地域の知的財産について支援することが、日本企業にとっても重要であろう。

<注>

1. ASEAN の知的財産協力に関する先行文献として、石浦 [2009]、福永 [2013, 2016] が挙げられる。
2. 知的所有権の貿易関連の側面に関する協定 (TRIPS 協定)。
3. ASEAN 各国の知的財産情勢については、国別の模倣品対策マニュアル等、JETRO の発表資料が詳しい。
4. ASEAN 知的財産協力条約の日本語仮訳については、JETRO ホームページ参照 (https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/asia/asean/ip/pdf/publication_framework_agreement_jp_rev.pdf) [最終アクセス 2019 年 2 月 17 日]。なお、ASEAN 事務局によれば、原稿執筆時点において、同条約は発効していない (9 か国が批准手続きを終えているが、マレーシアが未批准のため)。
5. ASEAN における知的財産協力は、1994 年に ASEAN 音楽産業協会の要請を受けた非公式の作業部会として開始され、同作業部会が ASEAN 知的財産協力条約を起草した [Weeraworawit, 2000, p.1]。
6. 同計画は、ASEAN 共同体構築を目指した「2004 年ビエンチャン行動プログラム」の一部として位置付けられている。
7. ASEAN 特許制度及び ASEAN 商標制度の断念に至る過程については、福永 (2016) を参照。
8. 同行動計画の仮訳は、JETRO のホームページに掲載されている (https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/asia/asean/ip/pdf/publication_rights_action_plan_2011-2015_jp.pdf、最終アクセス 2019 年 2 月 17 日)。
9. 厳密に言えば、知的財産行動計画の「行動 16」が知的財産権の項目ではなく、「中堅中小企業強化」に記載されている。
10. 各国国内法の整備状況については、熊谷 (2016) を参照した。
11. CLMV 諸国とは、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの四か国を指す。1995 年から 1999 年に ASEAN に加盟した。
12. Ng (2013)、Barizah (2017)。
13. ASEAN 事務局ホームページ (https://www.asean.org/uploads/archive/ipr_form.pdf) 【最終アクセス 2019 年 2 月 24 日】。
14. ASEAN (2017)。同文書が公表されたのは、2017 年 12 月であった。
15. EU ホームページ (https://eeas.europa.eu/delegations/chile/49409/eu-supports-asean-officials-improve-quality-trademark-registration-and-procedures_es) 【最終アクセス 2019 年 2 月 24 日】。
16. ASEAN (2018)。
17. 4 条約は、①WIPO インターネット条約、②工業所有権の保護に関するパリ条約、③文学的及び美術的著作物の保護に関するベルヌ条約、④特許手続上の微生物の寄託の国際承認に関するブダペスト条約である。2018 年末時点で、それぞれ、①9 か国、②8 か国、③5 か国、④3 か国が加盟している。
18. ASEAN IP Portal (<https://www.aseanip.org>) [最終アクセス 2019 年 2 月 17 日]。シンガポール政府が運用に責任を持っている。(<https://www.globalipdb.inpit.go.jp/laws/6134/>、最終アクセス 2019 年 2 月 17 日)。
19. ASEAN Patentscope (www.ipsearch.aseanip.org) 【最終アクセス 2019 年 2 月 24 日】。
20. ASEAN TM View (www.asean-tmview.org) 【最終アクセス 2019 年 2 月 24 日】。

21. ASEAN Design View (www.asean-designview.org)【最終アクセス 2019 年 2 月 24 日】。
22. ASEAN GI Database (www.asean-gidatabase.org)【最終アクセス 2019 年 2 月 24 日】。
23. 同報告書は、著作権に限らずより広い知的財産権を調査対象としている。また、海賊版比率だけでなく、特許審査期間など、より幅広い側面に着目している。
24. ASEAN 知的財産ポータル (<https://www.aseanip.org/News-Events/Latest-News-Events/ctl/Details/mid/1956/aid/60>)【最終アクセス 2019 年 2 月 24 日】。
25. ASEAN 知的財産ポータル (<https://www.aseanip.org/News-Events/Latest-News-Events/ctl/Details/mid/1956/aid/59>)【最終アクセス 2019 年 2 月 24 日】。
26. 大熊（2012）、南・上田（2014）及び武井（2017）参照。
27. 武井（2017）参照。
28. ECAP ホームページ参照 (<http://www.ecap3.org/about/ecap-iii-phase-ii>)【最終アクセス 2019 年 2 月 26 日】。

<参考文献>

- 石浦英博（2009），「ASEAN の知的財産権制度と日本企業の対応」石川幸一他・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体』ジェトロ。
- 石川幸一他・清水一史・助川成也編（2009），『ASEAN 経済共同体』ジェトロ。
- 大熊靖夫（2012），「ASEAN 諸国の知財状況」『特許研究』54 号，独立行政法人工業所有権情報・研修館。
- 熊谷健一（2016），「ASEAN 諸国における知的財産保護の状況と日本の協力」『ICD News』67 号，法務省法務総合研究所。
- 武井健浩（2017），「特許庁のアセアン知財協力についてー第 7 回日アセアン特許庁長官会合等の議論を中心に」『JAPIO Yearbook 2017』，日本特許情報機構。
- 福永佳史（2013），「ASEAN 知的財産協力の展開と現況」石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体と日本』文眞堂，2013 年，123-141 頁。
- 福永佳史（2016），「ASEAN 経済共同体における知的財産協力」石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂，2016 年，245-265 頁。
- 南宏輔・上田真誠（2014），「日本国特許庁の アセアンに対する知的財産協力」『特技懇』277 号，特許庁技術懇話会。
- ASEAN (1995), *ASEAN Framework Agreement on Intellectual Property Cooperation*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN (1998), *Hanoi Plan of Action*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN (2004), *ASEAN Intellectual Property Rights Action Plan (2004-2010)*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN (2006), *Work Plan for ASEAN Cooperation on Copyrights*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN (2008), *ASEAN Economic Community Blueprint*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN (2011), *ASEAN IPR Action Plan (2011-2015)*, Jakarta: ASEAN Secretariat.

- ASEAN (2012), *ASEAN Economic Community Scorecard*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN (2016), *The ASEAN Intellectual Property Rights Action Plan 2016-2025: Meeting the Challenges of “One Vision, One Identity, One Community” through Intellectual Property*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN (2017), *Common Guidelines for the Substantive Examination of Trademarks* (First Edition), Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN (2018), *Common Guidelines for the Substantive Examination of Industrial Designs*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Barizah, N. (2017), “The Development of ASEAN's Intellectual Property Rights Law; From TRIPS Compliance to Harmonization”, *Indonesia Law Review* (2017:1), pp. 95-112.
- Business Software Alliance (2018), *Software Management: Security Imperative, Business Opportunity (BSA Global Software Survey)*, Washington D.C.: Business Software Alliance.
- Ng, E. S-K. (2013), “ASEAN IP Harmonization: Striking the Delicate Balance”, *Pace International Law Review* Vol. 25(1), pp. 129-160.
- USTR (2018), *2018 Special 301 Report*, Washington D.C.: Office of the United States Trade Representative.
- Weeraworawit, W. (2000), The ASEAN Trademark System, presentation at the International Trademark Symposium, Tokyo, May 23, 2000.

第5章 ASEAN 連結性がもたらすサプライチェーンの延伸 ーミャンマーの交通インフラ改善との投資拡大ー

都留文科大学 教養学部地域社会学科 教授

春日 尚雄

はしがき

ASEAN 地域統合の流れの中で ASEAN 経済共同体（AEC）が 2015 年 12 月に形成され結実した。AEC の重要な要素として、ASEAN 連結性（connectivity）の強化があげられ、2010 年の ASEAN 連結性マスタープラン（MPAC2010）およびブルネイ行動計画において、連結性を分類、定義し、交通インフラに関する優先プロジェクト・課題や、陸上輸送、航空、海上輸送、交通円滑化、の 4 セクターにおける具体的な目標などを示しさまざまな推進がなされた。さらに 10 年後の 2025 年を目指す AEC2025 ブループリントが出され、クアラルンプール交通戦略計画（KLTP）、ASEAN 連結性マスタープラン 2025（MPAC2025）がアップグレードされた次期計画の具体化に向けて示された。

ASEAN における交通・運輸インフラの整備は、自動車産業、エレクトロニクス・電機電子産業に代表される製造業の集積を促し、陸路の小口多頻度輸送を利用した部品製造者など裾野産業とのサプライチェーン構築をかなりのレベルまで高度化させている。多くの日系企業が進出し一大産業拠点となったタイを例にとれば、バンコク圏における産業の集中が進んだ結果として、周辺国であるカンボジア、ラオスとの工程間分業によって企業立地の分散の動きがあり「タイ・プラス・ワン」とも呼ばれている。これは特にメコン地域における、アジア開発銀行（ADB）が推進したサブリージョナルなプロジェクトである GMS 経済回廊整備計画が約 30 年を経過し、主たる目的である陸路クロスボーダー（越境）交通インフラが、企業物流の求めるレベルで機能し始めていることが大きく影響している。

こうした ASEAN の枠組み、あるいはメコン地域における長期間の交通インフラへの取り組みの中で、ミャンマーにおける整備が最も遅れており、同国のグローバル・バリューチェーンへの本格的な参加ができていない状況が長い間指摘されてきた。本稿では、近年におけるミャンマーにおける交通インフラ整備と、ヤンゴン郊外で稼働が始まっているティラワ工業団地の状況を現地調査に基づいて報告し、改善しつつある各種インフラとミヤ

ンマーの周辺国とのサプライチェーン構築と外国資本を中心とした企業進出の今後の可能性について論じることとする。

第 1 節 AEC2025 と ASEAN 連結性への取り組み

1. AEC2025 における連結性の分野拡大

AEC は経済統合だけではなく広範囲な目標を含み、さまざまな分野別の実行計画が推進されている。AEC は ASEAN 域内における「連結性」を強化することを目指してきており、創設 10 年後の AEC を見据えて公表された AEC2025 ブループリントと統合戦略的行動計画（Consolidated Strategic Action Plan: CSAP）では、柱の一つとして「C. 高度化した連結性と分野別協力（Enhanced Connectivity and Sectoral Cooperation）」（主要 9 分野、戦略的措置 51 項目、主要行動計画 223）を新たに加え、AEC2015 に比べて連結性については大幅に概念を拡大し、交通運輸に限らず含む広い分野となっている。具体的には C. にあげられている分野（コア・エレメント）として、C1 交通運輸（77）、C2 情報通信技術（28）、C3 電子商取引（8）、C4 エネルギー（32）、C5 食糧・農業・林業（20）、C6 観光（12）、C7 ヘルスケア（18）、C8 鉱物資源（13）、C9 科学技術（15）、（カッコ内は CSAP の主要行動計画数）となっている（注 1）。

表 1 ASEAN 経済共同体ブループリント 2025(AEC2025)5 つの戦略目標

AEC2025	AEC2015
A. 高度に統合され結合した経済	A. 単一の市場と生産基地
B. 競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN	B. 競争力のある経済地域
C. 高度化した連結性と分野別協力	
D. 強靱で包摂的、人間本位・人間中心の ASEAN	C. 公平な経済発展
E. グローバル ASEAN	D. グローバル経済への統合

（出所）ASEAN Secretariat(2015a)

しかし、これまで連結性の主要分野となっている交通・運輸分野に焦点を絞れば、主に「物理的連結性」と「制度的連結性」がある。2010 年の連結性マスタープラン(MPAC2010)と 2015 年の AEC2025 ブループリントによれば、対象となる協力は交通・輸送インフラ

(ハードインフラ) と、それに関連する交通や貿易の手続きなどの円滑化 (ソフトインフラ) が中心となっており、ASEAN 交通・輸送分野に関連する事項や具体例は以下の様なものが主になる。

表 2 交通・運輸に関する ASEAN 連結性の概要 (MPAC2010、AEC2025 ブループリント)

	「物理的連結性」 (physical connectivity)	「制度的連結性」 (institutional connectivity)
対象事項	陸上・海上・航空輸送 内陸水運、島嶼間リンク インターモーダル輸送	交通・運輸円滑化 物品貿易の自由化 国境手続き円滑化
主な具体例	ASEAN ハイウェイネットワーク(AHN)の完成 シンガポール＝昆明間鉄道(SKRL)の完成 内陸水運網の整備 海路交通の整備	単一航空市場(ASAM)の構築 単一海運市場(ASSM)の構築 交通運輸円滑化協定類 (AFAFGIT,AFAFIST,AFAMT)の実効化 陸路越境旅客交通協定(CBTP)の実施 税関手続きの簡素化 国境手続きに関する協力 サブリージョナルな地域協力との連携強化

(資料) Master Plan on ASEAN Connectivity, ASEAN Economic Community Blueprint 2025.

ASEAN における連結性強化の概念は、AEC の成否にも直結するものとして重要視されるようになった。これは 2010 年にはほぼ完成された AFTA の関税削減・撤廃の成果と共に、インフラ整備を主とする連結性の強化が密度の高い生産ネットワークの構築を通じて ASEAN への外国投資を担保する競争力強化の柱として考えられたことでもある。物理的連結性が主に道路、港湾などハードインフラの整備であり、制度的連結性が交通協定や手続き簡素化などによる貿易円滑化・自由化のためのソフトインフラ整備として進められてきている。

これまでの ASEAN2025 の交通分野に関する主要な目標や計画の概要を時系列に整理しておくと、AEC ブループリント 2025 の後に発出された 2015 年 12 月のクアラルンプール ASEAN 交通戦略計画 (Kuala Lumpur Transport Strategic Plan-ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025 : KLTSP) で、①陸上輸送、②航空、③海上輸送、④交通円滑化、に加えて⑤持続可能な交通、が追加された。2016 年 9 月の連結性マスタープラン 2025

(MPAC2025) では従前の MPAC2015 に 5 つの戦略目標が追加された。5 つの戦略目標としては、①持続可能なインフラ、②デジタルイノベーション、③シームレスな運輸、④規制の優越、⑤人の移動の 5 項目であるとし、MPAC2015 で未完成の 52 イニシアティブを完了させることを示している。2017 年 2 月の AEC2025 統合戦略的行動計画 (CSAP) で、C1 交通運輸の内容をさらにみると①陸上輸送 (23)、②航空輸送 (10)、③海上輸送 (22)、④輸送円滑化 (12)、⑤持続可能な輸送 (10) (カッコ内は CSAP の主要行動計画数) となっている。

2. ASEAN 交通円滑化協定 と ASEAN 税関貨物通過システム (ACTS)

陸上交通に関しては、ソフトインフラが相対的に遅れているとされているが、越境道路網を整備した際、国境における通関、トランジット手続きや貨物の積み替えの必要など、円滑な越境交通を阻害する課題がある。ASEAN では、「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)」が 1998 年 12 月にハノイで署名され、2000 年 10 月には全加盟国で批准され発効している。但し越境交通路の指定など、その実施に必要な事項の詳細は 9 つの附属議定書 (Protocol) において定めることとされている。

長らく最終化が遅れていたこのトランジット協定である AFAFGIT の 9 つの附属議定書であるが、この 2 年ほどで進展したのは、①Protocol1 (越境交通路の指定と施設) について全加盟国が批准し発効した、②Protocol 2 (国境交易所・事務所) について 2018 年 5 月に加盟国の署名がされた、③Protocol7 (トランジット通関) について批准国が 8 カ国となった、ことである。Protocol 2 は、AFAFGIT 第 7 章において隣国との国境交易所・事務所が隣り合うことで、貨物検査などを合理的、円滑に行えるよう努めることとしている。Protocol 3 は、AFAFGIT 第 9 章において自国内で越境運送を行うことを認めるべきことが定められており、その際に使用できる道路運送車両の種別及び数を定めている。Protocol 7 は、AFAFGIT 第 18 条でトランジット越境時の税関システムを定めるとしている。これによって、AFAFGIT の基本的な輸送に関する附属議定書 (Protocol1,3,4,5) がすべて署名、批准、発効が完了したことになる。

表 3 ASEAN 交通円滑化協定の署名・批准状況

附属議定書		署名	批准・発効
AFAFGIT	(通過貨物円滑化に関する枠組み 協定)	1998年12月 署名	2000年10月 発効
Protocol 1	Designation of Transit Transport Routes and Facilities (越境交通路の指定と施設) (輸送)	2007年2月 署名	全加盟国が批准 2018年発効
Protocol 2	Designation of Frontier Posts (国境交易所・事務所) (通関)	2018年5月 署名	-----
Protocol 3	Types and Quantity of Road Vehicles (道路運送車両の種別及び数) (輸送)	1999年5月 署名	全加盟国が批准 2010年4月発効
Protocol 4	Technical Requirements of Vehicles (車両の技術的要件) (輸送)	1999年5月 署名	全加盟国が批准 2010年4月発効
Protocol 5	ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Insurance (強制車両保険) (輸送)	2001年4月 署名	全加盟国が批准 2003年10月発効
Protocol 6	Railways Border and Interchange Stations (鉄道の国境駅・積替え駅) (パイロット外)	2011年4月 署名	ブルネイ、インドネシア、ラオス、マレーシア、フィリピンが未批准
Protocol 7	Customs Transit System (トランジット通関) (通関)	2015年2月 署名	9カ国が批准
Protocol 8	Sanitary and Phyto-sanitary Measures (衛生植物検疫措置) (パイロット外)	2000年10月 署名	全加盟国が批准 2011年1月発効
Protocol 9	Dangerous Goods (危険物) (パイロット外)	2002年9月 署名	マレーシアが未批准
AFAMT	(マルチモード輸送に関する枠組み 協定)	2005年11月 署名	ブルネイ、マレーシア、シンガポールが未批准 2008年8月発効
AFAFIST	(国際輸送円滑化に関する枠組み 協定)	2009年12月 署名	マレーシアなど4カ国が未批准 2011年12月発効

(注) 2018年5月現在。ACTS/パイロットフェーズはタイ、マレーシア、シンガポールの間で2016年11月～2017年4月まで実施。
(資料) ASEAN事務局など。

こうした AFAFGIT に代表される ASEAN 交通円滑化協定の進展を受けて、ASEAN 税関貨物通過システム (ASEAN Customs Transit System : ACTS) の構築を目指している。ACTS 開発計画はフェーズ 1 とフェーズ 2 に分かれているが、フェーズ 1 は南北経済回廊を延伸したタイ、マレーシア、シンガポールのルートであり、フェーズ 2 は東西経済回廊を延伸したベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーのルートが想定されている。試験運用を兼ねてパイロットフェーズが 2016 年 11 月から 2017 年 4 月の 6 ヶ月間であるが、タイ、マレーシア、シンガポールの 3 カ国間で実施された。但し、パイロットフェーズでは Protocol 6, 8, 9 は運用の対象外とされた (注 2)。

サブリージョナル・イニシアティブである GMS プログラムと ASEAN との関係では、GMS 第 1 回首脳会議が 2002 年 11 月にプノンペンで開催されたが、同会合の直前に開かれた ASEAN 首脳会合、ASEAN+日中韓（ASEAN+3）首脳会合においては、「ASEAN 統合のための GMS 計画との協調」が表明された。これによって GMS プログラムで進められてきたインフラ整備が、ASEAN 統合のための要素として融合される流れとなり、これ以降 AEC の交通・運輸に関する目標・計画においても包含されることになる。近年においては、2017 年 9 月の GMS 閣僚会議で採択されたハノイ行動計画（Hanoi Action Plan : HAP）（対象期間 2018-2022 年）において、2018 年以降の主要な取り組みの方向性を再定義したが、ASEAN との連携強化などをめざし、総額 635 億ドル、222 事業からなる RIF2022 が定められた（注 3）。ここでは AEC2025 に向けて進められている統合措置と連携を深めつつ、個別案件を実施する事務局機能を強化する、とされている。

これまで整備対象の GMS 経済回廊の路線は何回にも渡って見直されており、当初計画に比べると支線の増加と延伸が反映されてきている。2018 年 3 月のハノイで開催された第 6 回 GMS サミットを経て、これまで名称を含めて複雑化していた路線の見直しが GMS 経済回廊 CBTA 指定ルートと呼称変更と拡大として承認された。

表 4 南北経済回廊(NSEC)および南部経済回廊(SEC)ルートの見直し

	新名称	ルート
1	NSEC 1	昆明－ラオスおよびミャンマールート－チェンライ－バンコク
2	NSEC 2	昆明－ボーテン－ルアンパバン－バンビエン－ビエンチャン－ノンカイ－ウドンタニー－ナコンラチャシマ－レムチャバン
3	NSEC 3	昆明－ハノイ－ハイフォン
4	NSEC 4	南寧－ハノイ
5	NSEC 5	昆明－ムセ－マンダレー－ヤンゴン－ティラワ
6	NSEC 6	マンダレー－タムー
7	NSEC 7	レムチャンバン－バンコク－ナコンラチャシマ－ウドンタニー－ナコンパノム－タケー－ナーパオ－ヴンアン－ハノイ
8	NSEC 8	ビエンチャン－パクサン－ヴィン－ハノイ
9	SEC 1	ダウエイ－バンコク－プノンペン－ホーチミン－ヴンタウ
10	SEC 2	バンコク－シエムリアプ－ストウントレン－ブレイク－クイニョン
11	SEC 3	バンコク－トーラート－カムボット－ハーティエン－ナムカン
12	SEC 4	シハヌークビル－プノンペン－ストウントレン－パクセー－サワナケート

（注）下線は新たに設定された区間。

（資料）ADB（2018）。

GMS 経済回廊には、これまでの「南北経済回廊」と「南部経済回廊」以外の支線にもさまざまな名称が付けられていたが、それらをナンバリングしたのが特徴である。南北経済回廊（NSEC）では、中国国境からの延伸が主なものになっている。雲南省昆明からラオスに入る R3A ルートがあるが、これをビエンチャンからタイ・ノンカイに渡り、レムチャバン港までに至るルートを NSEC2 号線として設定するなど、ルートを整理、再構築している。

また GMS 経済回廊で、フラッグシップ路線とされてきた東西経済回廊（EWEC）についてはミャンマー区間で延伸されている。これまで EWEC の西端であった港町であるモーラマインから、モーラマイン－バゴ－ヤンゴン－パテイン区間が追加された。この状況は、後述の現地調査でも一部紹介したい。

2. GMS 越境協定の見直しと CBTA アーリーハーベスト措置

GMS の越境交通協定（CBTA）は、サブリージョナルな枠組みにおいて 1999 年 11 月にタイ・ラオス・ベトナム 3 カ国で結ばれた越境交通協定がベースとなり、その後 GMS 参加 6 カ国すべての多国間合意まで拡大され、2015 年にタイ、ミャンマーが批准したことで効力をもつことになった。2007 年 3 月に署名されたこの CBTA は、欧州の交通協定をベースとした条文に添付資料が加わった膨大な協定書となっている。これによって ASEAN でも GMS 域内においては、同様の目的のための 2 つの越境交通協定が併存することになった。両協定を比較すると以下ようになる。

ASEAN 交通円滑化協定類は、基本的に「ASEAN マイナス X」方式を採用している。これに対して CBTA は、国境措置の詳細については国境ごとに 2 国間（あるいは 3 カ国）の覚書（MoU）が結ばれ、デンサワン（ラオス）＝ラオバオ（ベトナム）国境、サバナケット（ラオス）＝ムクダハン（タイ）国境、河口（中国）＝ラオチャイ（ベトナム）国境で現在 MoU が結ばれている。これによって CBTA 実現における課題の一つである越境手続きの簡素化の取り組みについて、出国時・入国時と 2 回必要であった手続きを 2 カ国が共同で検査を行うことで入国側での 1 回の手続き、すなわちシングルストップで通過すること、さらに出入国・税関・検疫（CIQ）の手続きを複数の窓口から一つの窓口に集約するシングルウィンドウ化、相互の貨物、乗用車の乗り入れ台数などについて定めることになっている。

表 5 ASEAN 交通円滑化協定と GMS 越境交通協定の比較

ASEAN交通円滑化協定 AFAFGIT/AFAFIST		GMS越境交通協定 CBTA	
類似点			
Protocol1	越境交通路の指定と施設	Annex12	国境出入および通過施設・サービス
Protocol2	国境交易所・事務所	Protocol1	国際道路輸送経路、出入国地点
Protocol7	トランジット通関	Annex4 Annex6 Annex8 Annex14 Annex15	国際道路輸送手続きの促進 通過および内陸通関手続きに関する制度 車両の一時入国 コンテナ通関 物品分類システム
Protocol9	危険物	Annex1	危険物の運送
Protocol8	衛生植物検疫措置	Annex3	生鮮品の運送
Protocol3	道路運送車両の種別及び数	Protocol3	輸送サービスの頻度・容量、割当や認可の発行
Protocol4	車両の技術的要件	Annex10	輸送条件
Protocol5	強制車両保険	Annex2	国際交通における車両登録
異なる点			
Protocol6	鉄道の国境駅・積替え駅	Annex5 Annex7 Annex9 Annex11 Annex13a Annex13b Annex16 Protocol2	国際道路交通：旅客 道路交通規制・信号 国際道路輸送の運送人の免許基準 道路・橋梁の設計、建設基準・仕様 国際複合一貫輸送運送人責務制度 国際複合一貫輸送運送人免許基準 運転免許基準 通過交通に関する課金

(注) 両協定は構成と用語が異なっており、ASEAN 交通円滑化協定においては、Protocol＝附属議定書、GMS 越境交通協定においては、Annex＝付則、Protocol＝細則という位置づけになっている。

(出所) UNESCAP、ADB プレゼン資料などから筆者作成。

CBTA の内容の一部が古くなり、実態に合わなくなり始めているということからオーストラリア国際開発庁（AusAID）の支援を得て、現状の CBTA を CBTA2.0 への全面的な改定を進めており 2019 年実施を目標としている。しかしながら現状の CBTA に基づく円滑化の実施は大幅に遅れており、通関の大幅な簡素化につながるシングルストップ検査に基づく共通検査場（CCA）の稼働は、ムクダハン（タイ）＝サワナケット（ラオス）国境およびデンサワン（ラオス）＝ラオバオ（ベトナム）国境のわずか 2 カ所にとどまってい

る。

そのため暫定的な CBTA のアーリーハーベスト措置の導入がはかられたが、現状交通権の交換は 2 国間、3 国間協定で実施されており、関係国の交通権交換によるライセンス発給数が複雑で、いわば「スパゲティボウル」状態とも言える。このアーリーハーベスト措置は、2016 年 12 月に開催された第 5 回越境交通協定合同委員会で採択され、車両の一時的進入措置については、各国 500 台を上限に、ミャンマーを除く加盟国間で、「一時許可書類（Temporary Admission Document : TAD）」と呼ばれる書類を携行することで車両の一時輸入という形で相互通行が可能となるというものである（注 4）。ミャンマーのみ暫定的に 100 台で合意している。また下記に示した既存の 2 国間、3 国間の交通権交換協定は有効であり、アーリーハーベスト措置の効果は限定的なものであろう。

表 6 GMS 域内の主な交通権交換の状況

当事国	年間のライセンス発給数
中国・ベトナム	国境 15,000 台、国境以外 500 台
中国・ラオス	中国からトラック 20,000 台、バス 17,500 台、ラオスから 1 年目 100 台、4 年目 500 台
ベトナム・ラオス	ベトナムから上限なし、ラオスから 300 台（2009 年）
ベトナム・カンボジア	ベトナムから 500 台、カンボジアから 150 台（2013 年）
タイ・カンボジア	双方 500 台（2016 年）
ベトナム・ラオス・カンボジア	それぞれ 150 台（2013 年）
タイ・ラオス・カンボジア	それぞれ 300 台（2009 年）
中国・ラオス・タイ（未締結）	1 年目 100 台、4 年目 500 台

（出所）青山学院大学藤村学教授資料および各種資料。

第 3 節 ミャンマーの道路インフラ整備と日系企業の動向

1. ミャンマーの道路インフラ改善と周辺国との連結性強化

ミャンマーにおける道路インフラ整備の遅れが長らく指摘されてきた。前述の GMS 東西経済回廊（EWEC）の延伸部を含む、ミャワディーヤンゴンーマンダレーータムーのルートで、道路インフラを中心に 2018 年 8 月に現地調査をおこなった。モーラミヤイン以遠の延伸によりヤンゴンに到達し、ミャンマーとタイの間で連結性がより強化されつつあ

ると考えられる。

1-1 ミャワディーモーラミヤイン区間

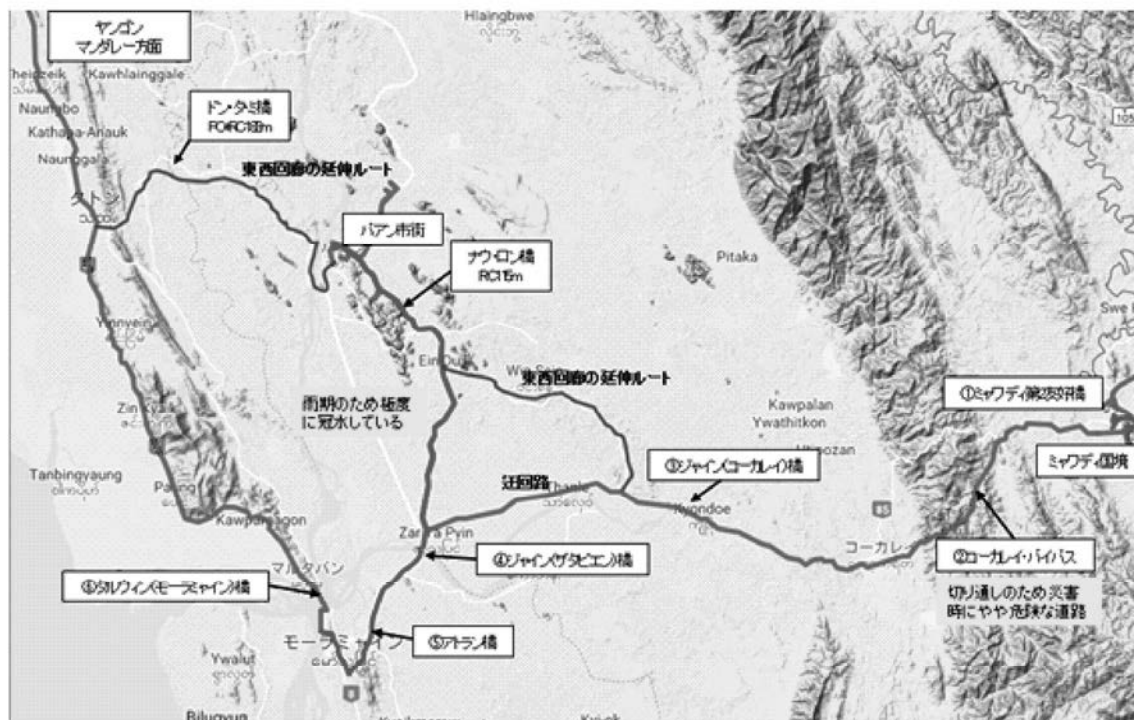
ミャワディはミャンマーとタイとの国境であり、両国間の国境貿易では最大となっている（注 5）。モエイ川をはさんだメーソット＝ミャワディ国境は 1 つの経済圏を形成している。タイ政府によってターク経済特区が SEZ 指定されており、ミャンマーからの出稼ぎ労働者は経済特区内で一定期間働くことができる。ムスリム人口も多く、メーソットのタイ人の公式人口 12 万人に対して、ミャンマー人の定住者は非合法滞在者を加えて 30 万人に達すると言われている。

モエイ川にかかる 420m の第 1 友好橋が国境となるが、この橋は老朽化のため重量制限のため大型トラックが通過できない。しかしながら同地点がタイーミャンマー間の最大の国境であり（注 6）、その 5km 北に、タイ政府によって貨物専用の第 2 友好橋が建設されている。すでにアクセス道路とタイ側国境ゲート、第 2 友好橋の主要橋脚がほぼ完成している。ミャンマー側の工事が遅れている模様であるが、計画では 2019 年に完成し、貨物の通過が分離される予定となっている。

ミャワディから 85 号線で西に向かうと、約 18km の地点にドーナ山脈を越えるため片側交互通行を余儀なくされた山岳の難所があったが、これを避けるための 28km のコーカレイ・バイパスが 2015 年にタイ政府によって完成し、1 つボトルネックが解消されている。しかしながら、当初計画で建設が予定されていたトンネルはなく、すべて急峻な地形を切り通しで道路を通していているため、すでに法面からの土砂や石の落下が見られており、このバイパス道路のメンテナンスについては懸念がある。

ミャワディから約 90km 地点でジャイン・コーカレイ橋があるが、老朽化による重量制限のため、この橋と平行して仮設の浮き橋が設置されており、貨物車などは 1 車線のみの浮き橋を交互に通過しなくてはならない。コーカレイ問題が解消された現在では、この橋の通過がこの路線で最大のボトルネックであろう（注 7）。

図 2 ミヤワディー（パアン）ーモーラミヤイン区間と東西経済回廊延伸ルート



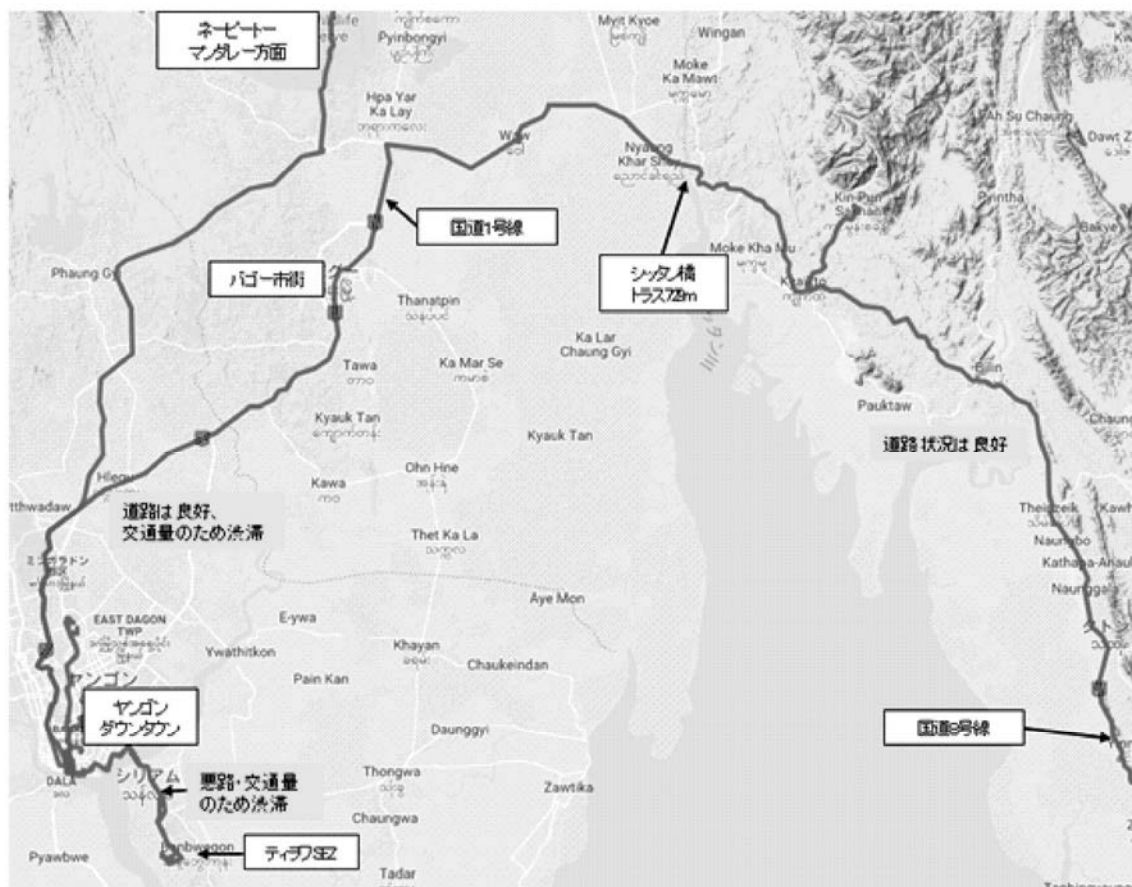
（出所）2018 年 8 月筆者走行調査より。

発表された GMS 東西経済回廊延伸ルートによれば、85 号線からパアンに向かい 8 号線の通っているタトンに達する計画であり、これまで東西経済回廊の西端であったモーラミヤインをショートカットする形になる（図 2 参照）。しかしながら、今回の走行調査時は雨期のため特にひどい冠水であったこともあり、本来の道路でパアンに向けて北に向かえず川沿いの迂回路を通った。モーラミヤインに向かうが、ジャイン・ザタピエン橋とアトラン橋を通過する（注 8）。どちらの橋も老朽化が進んでおり、通過速度が制限されている。

1-2 モーラミヤインーヤンゴン区間

モーラミヤインから北に向かうと、2005 年完成のタルウィン（モーラミヤイン）橋を渡る。この橋はミャンマー最長の橋で全長 3,529m、重量制限は 60t となっており、鉄道橋が併設されている。この橋ができたことによって 8 号線の南北の連結性が大きく向上した。新しい東西経済回廊延伸ルートが 8 号線と合流するのは、85 号線との分岐点でもあるタトンである。この地域の道路状況は比較的良好であり、タトンから北へ向かうと道路の舗装状況はさらに良くなる。

図3 モーラミヤインーヤンゴン区間の道路状況



(出所) 2018年8月筆者走行調査より。

図3のように、国道8号線は北上しながら回り込むようにヤンゴンに向かう。ミャンマー三大河川のシッタン川に架かるシッタン橋を通過するが、JICAによれば新シッタン橋の建設を支援する予定である(注9)。ヤンゴンから120kmの地点から国道1号線になり道路は大幅に広がる。それにともない交通量が多くなり、バゴ市街を通過すると片側3車線となる。バゴにはハントワディ新空港計画があり、現在ヤンゴン市街に近い現空港の移転が構想されていたが、現時点ではこの計画は棚上げされている。国道1号線をヤンゴン方面へ南下すると、ネーピードー・マンダレー方面への高速道路との分岐がある。ヤンゴン市内に入ると、幹線道路の高架化(フライ・オーバーの設置)で市街の渋滞は若干緩和されているが、基本的に道路インフラと公共交通機関の整備は自動車の増加に追いついていない。

2. ティラワ経済特区に見られる外国投資拡大の兆し

ティラワ経済特区（SEZ）は日本が官民をあげて開発支援し完成した。ヤンゴン市街から南東約 25km に位置し、2014 年 1 月設立の Myanmar Japan Thilawa Development Ltd. (MJTD 社) が運営している。同社の出資比率は日本連合 49%、ミャンマー側 51%（SEZ 法による）であるが、日本側出資明細としては民間出資が 39%（丸紅、住友商事、三菱商事、みずほ銀行、三井住友銀行、三菱東京 UFJ 銀行）、政府出資が 10%（JICA）となっている。

同 SEZ に指定された総面積約 2,400ha のうち、Zone-A（405ha）が完売、開発済みであり、Zone-B（262ha）が造成中となっている。2018 年 9 月時点の企業進出状況として、契約締結済 94 社、操業開始済 55 社、輸出志向型 35 社、国内市場型 58 社。国籍別では日系 48 社、タイ 14 社、韓国 6 社、台湾 5 社などとなっている（その後 2019 年 1 月時点として予約含む契約締結済 101 社との発表あり）。

表 7 ティラワ SEZ の主な入居日系企業(2018 年 9 月 1 日現在)

輸出企業	縫製業 (8 社)	ワコール (婦人下着)、ショーワグローブ (業務用手袋)、あつみファッション (婦人下着)、キュート (ぬいぐるみ)、魯泰 (シャツ/中国)、ガストン (作業着/スウェーデン)
	自動車関連 (3 社)	江洋ラヂエーター、ゴムノイナキ (樹脂製品) ほか
	電機・機械 (3 社)	フォスター電機 (音響機器)、西村無線電機 (トランス)、マーケテック (コンベア/台湾)
	その他 (11 社)	松永製作所 (車いす)、ベルボン Velbon (カメラ三脚)、ミルコン (金属加工/タイ)、A&N Foods (食品加工/タイ)、ABBA (アルミニウム加工/台湾)、オカムラトレーディング (青果、水産加工) ほか
国内市場 向け企業	建設資材 (12 社)	ジャパンパイル (建設用杭)、アール・ケイ (コイルセンター)、TOA Paint (建設用塗料/タイ)、YTL (セメント/マレーシア)、JFE スチール (建機用鋼板)、NS Blue Scope (建材) ほか
	食品・飲料・容器等 (10 社)	エースコック (即席麺)、味の素 (調味料)、ヤクルト (健康飲料)、東洋製罐 (飲料用缶)、Indorama (ペットボトル/タイ)
	農業関連 (6 社)	クボタ (農業機械)、ヤンマー (農業機械)、丸紅ファーマティライザー、双日 (肥料)、三井物産 (肥料) ほか
	その他	スズキ (自動車)、王子 HD (紙製品)、Alidac Healthcre (後発薬/インド)、フジフィルム (医療機器関連)、太陽日酸 (産業用ガス) ほか
物流企業	住友商事/上組 JV (Global Logistics Co., Ltd.)、鴻池運輸、日本通運、郵船ロジスティクス、フジトランス、大善、両備ホールディングス(Ryobi Distribution Center)	
事務所棟	三井住友銀行、みずほ銀行、東京海上火動災保険、三井住友海上火災保険、損保ジャパン日本興亜。(地場はエヤワディ、カンボーザ、CB の 3 行が入居)	

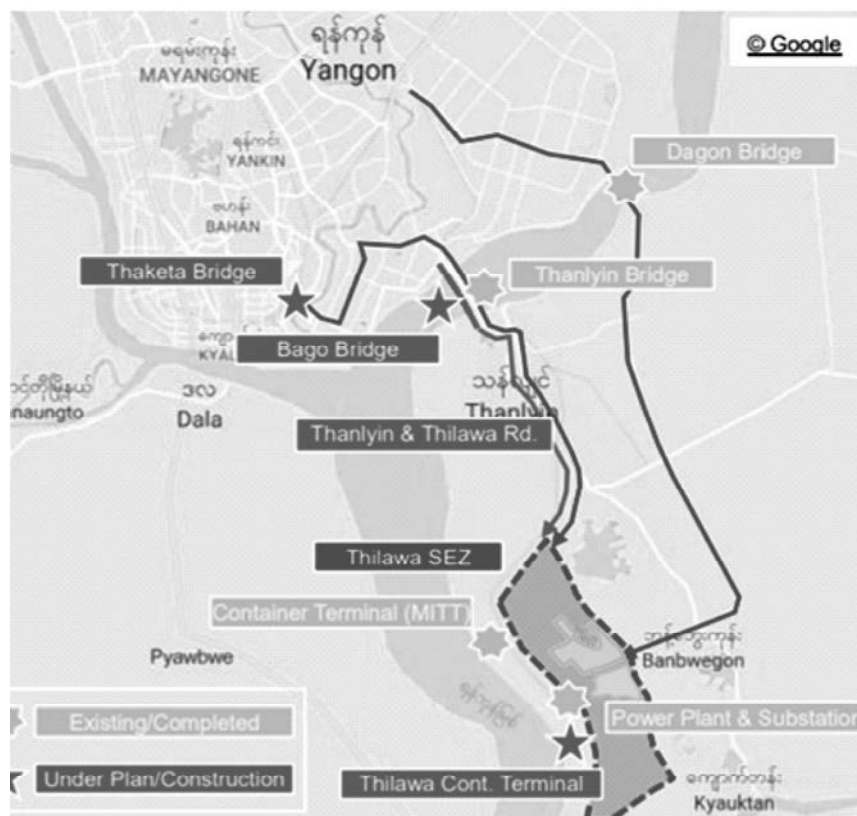
(出所) 青山学院藤村学教授作成 (資料) MJTD 社公表資料。

2-1 ティラワ SEZ 周辺のインフラ整備状況

ティラワ SEZ はヤンゴン市街（ダウンタウン）から 20km 程度と距離的には非常に近接している。しかしながらアクセスの道路インフラ整備が遅れており、既存の中国支援による 1993 年完成のタンリン橋は片側 1 車線であり老朽化し重量制限がある。2018 年時点で、タンリン地区の渋滞、悪路もあり、時間帯にもよるがヤンゴンから 1 時間では到達できない。このためタンリン橋の 125m 下流に、片側 2 車線の新バゴー橋が円借款を利用し 2021 年完成予定で建設をおこなっており、これによって最大 75t の車両が通過可能になるとされる。また SEZに通じるアクセス道路も片側 1 車線から 2 車線に拡張される。

電力は SEZ 内に 50MW のガス火力発電所と変電所が建設され、23 万 V 送電網、33KV 配電網が整備されている。水はヤンゴン市内では地下水汲み上げのため地盤沈下が問題となっており、約 40km 北のラグンビンダム（ヤンゴン管区南ダゴン郡区）浄水場からダゴン橋経由で SEZ まで給水ラインが確保された（図 4 参照）。

図 4 ヤンゴンとティラワ SEZ の位置関係とインフラ整備



(出所) MJTD 社

港湾は SEZ 西側の河川港のコンテナターミナル港整備がおこなわれており、2018 年 12 月に新たなコンテナターミナルの第 1 期が円借款により完成し、住友商事と豊田通商が運営に参画すると報道されている（注 10）。同ターミナルは、2019 年 4 月からの運営開始を予定しており、2 万載貨重量トン（DWT）の船舶が接岸可能で、取扱能力は年間約 20 万～24 万 TEU（20 フィートコンテナ換算）とされる。さらに拡張を進め第 2、3 期が完成すれば、現在のミャンマー全体の貨物取扱量に相当する 100 万 TEU に達する見通しとされる。この背景として、ミャンマーはコンテナ貨物取扱量が年率 20%ペースで伸びているが、現時点で約 90%の貨物量を取り扱うヤンゴン港は、拡張余地が限られ水深も浅いため、水深がより深く大型船の着岸可能なティラワ港へのシフトが必要となっている。

2-2 ティラワ SEZ（およびヤンゴン）に操業する日系企業事例

現時点でティラワ SEZ へ進出をした日系企業は表 7 の通りであるが、ASEAN 各国の発展段階で見られた輸出志向型企業が先行するパターンではなく、ミャンマー国内市場（内需）を優先するビジネスモデルが多くなっている。このうちスズキはティラワ SEZ においてミャンマーで 2 カ所目になる現地生産をおこなっている。2012 年に 20 万㎡の敷地を取得、2018 年から軽トラック（Carry）、ミニ SUV（Eltiga）、セダン（Ciaz）の 3 車種のセミノックダウン（SKD）生産を開始した。主要部品はタイ、インドの自社工場からほぼ全量輸入していると考えられる。中古車輸入制限政策もあり、ノックダウンではあるが現地生産が有利になり、ミャンマーにおける 2018 年 1-12 月のスズキの販売は 10,330 台を記録し、新車総販売台数 17,500 台に占めるシェアは 60%近い驚異的な数字になった（注 11）。スズキのティラワ SEZ の工場はすでにフル生産が続いており、この状況を受けてスズキは工場の拡張を表明し、タイから自動車部品メーカーの誘致を促していると言われる。

ティラワ SEZ でヒアリングをおこなった日系の中堅企業の中でも、国内市場を優先した進出のケースが見られた。

① A 社：建設資材製造販売

本社は鉄鋼専門商社、2003 年に現地企業と共同でミャンマーの生産工場を設立した。2013 年からヤンゴン市内に支店開設手続きを開始、2014 年に支店開設。2016 年にティラワ SEZ で操業を開始した。日本人駐在 4 人、ミャンマー人 45 人のほか、ベトナム人 4 人

を日本で技能実習生として 3 年間訓練した上で勤務している。新日鐵住金や JFE スチール、神戸製鋼から熱延鋼板をコイルで輸入し、レベラーでレベリングをした上で切断、加工をおこなったものを製品としている。

材料のコイルは日本から調達しているが、ティラワ SEZ に隣接するティラワ港経由で輸入している。国内販売の場合、輸入関税 3%と商業税 5%が課税される。またミャンマー国内では標準的な製品だけでは需要が小さいため、顧客対応のカスタム注文の加工品製造をおこなっている。船のパーツ、スチール階段ステップ、スチールラック、灰皿スタンド、トロリーラックなどを受注している。

② B 社：肥料製造販売

2016 年設立で、日本側は大手総合商社が 80%、ミャンマー側 20%の合弁企業である。製鉄所から廃棄物として生まれる鉄鋼スラグを日本から輸入し、ケイ酸肥料（ケイカル）を製造している。同肥料はアルカリ分を多く含み、水害が多く酸性に傾きやすいミャンマーの土壌改良が可能で特に水稲に有効とされており、ミャンマーでは唯一の日系肥料生産工場である。2018 年時点で社員 222 名。日本人出向者 4 名。うち SEZ 内に 115 人だが、合弁相手のネットワークを利用した販売拠点多く、下ビルマにマネージャー11 人、販売員 58 人、上ビルマにはマネージャー6 人、販売員 32 人となっている。販売方式はフィールド型で営業先の農村で農家集会・説明会を開いて販促をおこない、さらに取り扱い店、ディーラー網を経由して販売している。タイやベトナムでは肥料消費量が年間約 600 万トンに対し、ミャンマーはまだその 5 分の 1 規模であり、成長余地が大きいと考えられている。

一方、ヤンゴン市内であるが労働集約的な輸出型の縫製中堅企業もヒアリングをおこなったので紹介したい。

③ C 社：縫製業

ヤンゴン市内の空港に近いミンガラドン工業団地内に立地している。日本の本社は女性向け衣料を販売しており、ミャンマーで生産された縫製品は全て日本へ輸出されている。元々中国をメインに、インドネシア、ベトナム、カンボジア、バングラデシュなどで委託生産していたが、中国の人件費高騰の影響で 2012 年 3 月初めてミャンマーで海外の直営

工場を設置した。土地と労働力の豊富さがミャンマー進出の決め手となった。別のところに第 1 工場を設立し、そこは今ではミャンマー人工場長が管理している。増設である第 2 工場は 2015 年 3 月に稼働を開始し、2 工場で女性用スカート・パンツ、ブラウス、ジャケット、コートなどを生産している。第 1 工場の従業員は約 1,100 人、第 2 工場は約 2,700 人、これに対して日本人駐在は 4 人となっている。ミャンマーでは直営 2 工場のほかに、中国や韓国資本の縫製工場にも委託生産している。物量が相当増えており、月平均 40ft コンテナ 30 本程度、ピーク時には 60 本ほどある。これまで日本へはバルクで出荷していたが、日本側の物流合理化のニーズから、日本でおこなっていた店舗向け仕分けをミャンマーでおこなうことになり、日本の 850 店舗向けに仕分け・パッケージングしてから出荷することになった。海外生産としては非常に短納期が求められ、注文から最短で 1 か月、平均 2~3 か月で出荷している。日本の一般特惠関税制度（GSP）を利用するためには、原産地証明を発行してもらう必要があり、850 店舗向けのそれぞれのパッケージに別々に書類提出が必要となるのが本来のルール解釈であるが、ミャンマー商業省の協力で全製品を日本の販売店舗に直送することができるようになったという。生地、ボタン、ファスナーなどの原材料は中国製であり、上海から海運でヤンゴン港まで運ぶが急ぎの場合はムセから陸路で調達する。陸送の割合は 1 割程度である。

2018 年 6 月時点におけるミャンマー縫製業協会加盟の縫製企業数は 570 社あり、地場系が 199、中国系が 154、韓国系 55、日系 19、その他 54、休止 54 となっている。総雇用人数は 391,000 人で、うち中国系による雇用は最大の約 15 万人で日系は 15,750 人となっている。協会に未加盟の日系企業が多いので、実際には日系はもっと多いとのことである。

おわりに

AEC2025 ブループリント、MPAC2025 により ASEAN 連結性の分野が AEC2015 より拡大されている。但し交通運輸に関しては従来の延長、あるいは積み残しの解決をはかることが中心となっている。そうした状況の中で、遅れていた ASEAN 交通円滑化協定の中核である AFAFGIT に進展がみられ、一部ではあるが実際の運用が視野に入ってきている。同時にサブリージョナルな枠組みとの融合という点からは、GMS 越境交通協定である CBTA が CBTA2.0 へのアップグレードを控えており、その一部である交通権交換がアーリーハーベスト措置として先取りされている。

また ASEAN 各国の中では、交通インフラの整備が最も遅れているとされているミャン

マーであるが、東西経済回廊が西端であるモラミヤインまでだったものが、ミャンマー最大の都市であるヤンゴン以西まで延伸された。但し、ミャンマー国内区間の走行調査によれば、未だに道路あるいは橋のハードインフラの問題から重量貨物輸送には厳しい複数のボトルネックが見られる。しかしながら、同国境における国境貿易が急増していることからタイとミャンマーの連結性が漸増的に強化されていくことは間違いないと考えられる。

こうした連結性の強化が進む中、日本の官民が総力を挙げて支援したティラワ SEZ が本格的な稼働を始めている。ヤンゴン市内から SEZ へのアクセスに課題が残るが、日系を中心にミャンマー国内市場をターゲットとした進出企業が多いのが特徴となっている。自動車産業もスズキの成功が誘因になって、自動車部品含めたミャンマーへの企業進出が本格化する可能性がある。この際、900km を越えるタイ・バンコク圏とのサプライチェーンが、片荷問題を抱える陸路を主要モードとして構築されるのは未だに中期的課題と言えるだろう。ミャンマーへの日系中小・中堅企業の進出もヤンゴン圏を中心に動き始めており、中国との人件費の比較で労働集約的な産業を中心に増えている。また交通インフラ整備以外に投資奨励措置などもプラスになっていると考えられる。

<注>

1. ASEAN Secretariat (2017).
2. ASEAN Customs Transit System (ACTS) <https://acts.asean.org/> を参照。
3. JETRO ビジネス短信 2017 年 10 月 5 日。RIF とは「GMS 地域投資枠組み」(Regional Investment Framework : RIF)。
4. JETRO ビジネス短信 2017 年 9 月 26 日。
5. 直近の報道では、2018 年 10 月 1 日～19 年 1 月 18 日の同国境における貿易額が 10 億ドルを超え、前年同期 4 億 5,590 万ドルから倍増している。(NNA 2019 年 2 月 5 日)。
6. タイーミャンマーは 1,800km にわたって国境を接し、税関事務所を置いているのは 10 カ所。
7. ジャイン・コーカレイ橋は完成 1999 年、重量制限 30t、全長 400m、方式は吊橋。
8. ジャイン（ザタピエン）橋は、完成 1999 年、重量制限 30t、全長 884m、方式は吊橋。アトラン橋は完成 1998 年、重量制限 30t、全長 433m、方式は斜長橋。
9. JICA ミャンマー事務所、2018 年 8 月。
10. NNA 2019 年 1 月 31 日。
11. NNA 2019 年 1 月 24 日。

<参考文献>

- 石川幸一(2017)「AEC2025 と ASEAN の新たな挑戦」ITI 調査研究シリーズ No.61、国際貿易投資研究所 (ITI)。
- 石川幸一・清水一史・助川成也(2016)『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂。
- 石田正美(2019)「メコン地域 3 つの経済回廊の道路インフラ」トラン・ヴァン・トゥ／刈込俊二『メコン地域開発とアジアダイナミズム』文眞堂。
- 春日尚雄(2014)『ASEAN シフトが進む日系企業―統合一体化するメコン地域』文眞堂。
- (2018)「ティラワ SEZ の現状と課題」ITI ミャンマー研究会現地出張報告 (5)、国際貿易投資研究所、フラッシュ : 399。 <http://www.iti.or.jp/flash399.htm>
- トラン・ヴァン・トゥ／刈込俊二(2019)『メコン地域開発とアジアダイナミズム』文眞堂。
- JETRO(2012)「タイ東西経済回廊と周辺開発の現状と課題」JETRO 海外調査部アジア大洋州課。
- JICA (2014)「ミャンマー国 全国運輸交通プログラム形成準備調査 東西経済回廊関連道路事業ファイナルレポート」JICA。
- 藤村学(2016)「メコン地域における経済回廊と日系企業の展開」『季刊国際貿易と投資』2016 年春号、国際貿易投資研究所 (ITI)。
- Asian Development Bank (ADB)(2018). “Review of Configuration of the GMS Economic Corridors” Manila. <https://www.adb.org/documents/review-configuration-gms-corridors>
- ASEAN Secretariat(2010).*Master Plan on ASEAN Connectivity*, ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat(2015a).*ASEAN2025:Forging ahead Together*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat(2015b).*Kuala Lumpur Transport Strategic Plan(ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025)*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat(2016).*Master Plan on ASEAN Connectivity2025*, ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat (2017). *ASEAN Economic Community 2025 Consolidated Strategic Action Plan*.

第 6 章 ASEAN の域内・域外貿易の変化と中国の台頭

(一財) 国際貿易投資研究所 主任研究員

吉岡 武臣

はじめに

2015 年末に発足した AEC (ASEAN 経済共同体) は「AEC ブループリント」の 4 つの戦略目標、A. 単一市場と生産基地、B. 競争力のある経済地域、C. 公平な経済発展、D. グローバルな経済統合、を掲げて経済統合を進めてきた。「A. 単一市場と生産基地」の中心である『物品 (財) の自由な移動』に関しては、AFTA (ASEAN 自由貿易地域) により域内の関税が撤廃され、ASEAN 域内での生産ネットワークの確立など域内貿易の拡大に寄与した。そのほか、中国や日本など域外国との FTA も発効し、現在は ASEAN+6 カ国 (日本、中国、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、インド) による RCEP (東アジア地域包括的経済連携) の妥結に向けた交渉が進められている。

ASEAN の貿易拡大とともに、貿易の内容も変化した。日本企業にとっても ASEAN は最も重要な進出先のひとつであり、ASEAN 地域のサプライチェーンを活用したビジネスを積極的に展開している。本章では ASEAN の貿易の現状について中間財を中心に域内および域外貿易の両側面から分析したほか、ASEAN の中でも近年特に注目を集めているベトナムについて、FTA による関税の削減効果を試算した。

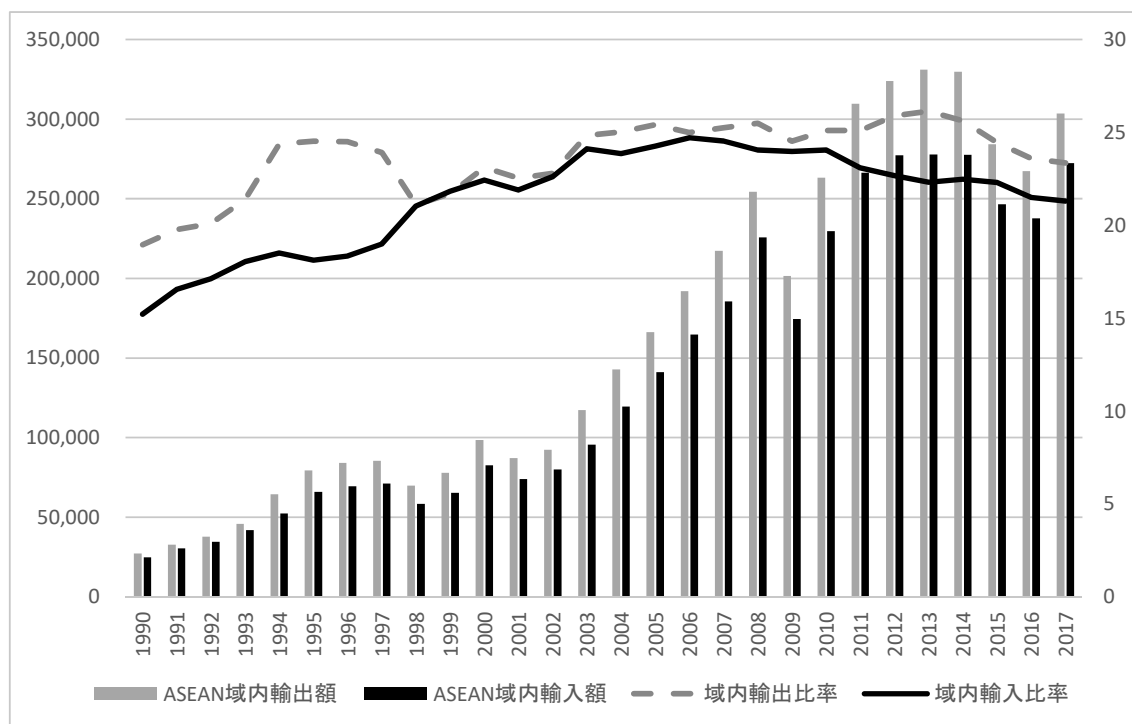
第 1 節 ASEAN の域内貿易の推移

図 1 は 1990 年から 2017 年の ASEAN 域内の貿易額の推移である。域内貿易のため本来は輸出と輸入は同じ金額になるはずだが、概ね輸出が輸入を上回っている。輸出に関しては第 3 国からの輸入品が ASEAN 域内から再輸出され、その分の金額が輸出額に加算されているものと推測される。つまり、ASEAN の域内貿易において第 3 国の再輸出品が 2003 年ごろから増加していると考えられる。

ASEAN の域内貿易額は輸出・輸入とも 2003 年以降拡大が顕著になり、世界的な金融危機の影響を受けた 2009 年を除き、2013 年まで増加が続いた。その後、2015 年、2016 年は原油価格下落の影響により貿易額は減少したが、2017 年には再び増加した。ASEAN の貿易全体に占める域内貿易の比率は、輸出・輸入とも概ね 25% 以下となっている。輸入

での比率は 2005 年、輸出の比率は 2013 年をピークに低下傾向にある。

図 1: ASEAN の域内貿易額、輸出入比率の推移(単位:100 万ドル、%)



(出所) Direction of Trade Statistics (IMF) より作成

ASEAN (10 カ国) の域内貿易を EU (28 カ国) や NAFTA (米国、カナダ、メキシコ) と比較すると (表 1)、世界貿易に占める ASEAN の比率は 1% 台、EU (20% 台) や NAFTA (6~9% 台) と比べて低い。ただし、EU と NAFTA の比率は徐々に減少しているのに対し、ASEAN の比率はわずかながら増加している。

1997 年から 2007 年、および 2007 年から 2017 年の貿易額の増加率を比較すると、世界の貿易額は 1997 年から 2007 年にかけて約 150% 増、ASEAN と EU は世界の動向とほぼ同調して貿易が拡大した。一方、NAFTA の貿易の伸びは世界全体と比べて低かった。続く 2007 年から 2017 年は世界の貿易の増加率は約 25% に低下した。NAFTA の増加率は世界とほぼ同じであったが、EU の増加率は約 3% と大幅に低下した。これに対し ASEAN は世界平均を上回る貿易の増加率となった。

域内の貿易比率では ASEAN は前述のように 25% 弱と EU の 60% 台、NAFTA の 50% 台 (輸入は 30~40% 台) と比べて一回り小さい。貿易比率は総輸出 (輸入) に占める域内貿易の比率を表すが、このほかに貿易の緊密度を測定する尺度として「貿易結合度」があ

る。貿易結合度は A 国の総輸出（輸入）に占める B 国向けの比率を、世界の総輸出（輸入）に占める B 国向けの比率で割ったものであり、値が 1 を上回れば世界（の平均）より緊密度は高く、下回れば緊密度は低い。例えば ASEAN 域内貿易の場合、貿易結合度は以下のように算出される。

$$\frac{\text{ASEAN域内の輸出(輸入)額}}{\text{ASEANの総輸出(輸入)額}} \div \frac{\text{世界の対ASEAN輸出(輸入)額}}{\text{世界の総輸出(輸入)額}}$$

計算の結果、2017 年の時点で ASEAN の貿易結合度は輸出で 3.2、輸入で 2.8 と NAFTA や EU と比べて貿易の緊密度は高い（表 2）。しかし、2005 年を境に ASEAN の貿易結合度は低下傾向にある。

表 1: ASEAN 域内貿易と NAFTA、EU の比較(単位:100 万ドル、%)

	域内輸出額			構成比			増加率		域内輸出比率		
	1997	2007	2017	1997	2007	2017	1997-2007	2007-2017	1997	2007	2017
ASEAN10	85,362	217,258	303,458	1.5	1.6	1.7	154.5	39.7	23.9	25.3	23.4
EU28	1,448,675	3,658,741	3,767,611	26.2	26.3	21.5	152.6	3.0	65.6	68.1	63.8
NAFTA	496,423	950,969	1,189,530	9.0	6.8	6.8	91.6	25.1	49.1	51.3	50.1
世界計	5,526,905	13,904,142	17,527,230	100.0	100.0	100.0	151.6	26.1			

	域内輸入額			構成比			増加率		域内輸入比率		
	1997	2007	2017	1997	2007	2017	1997-2007	2007-2017	1997	2007	2017
ASEAN10	71,275	185,468	272,331	1.3	1.3	1.5	160.2	46.8	19.0	24.5	21.3
EU28	1,341,227	3,572,402	3,697,747	24.0	25.2	20.8	166.4	3.5	62.9	64.1	63.7
NAFTA	501,780	921,995	1,095,009	9.0	6.5	6.2	83.7	18.8	40.6	33.9	33.7
世界計	5,593,231	14,197,097	17,791,005	100.0	100.0	100.0	153.8	25.3			

（出所）Direction of Trade Statistics（IMF）より作成

表 2: ASEAN と NAFTA、EU の貿易結合度

輸出額ベース	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017
ASEAN	4.4	3.7	4.0	4.7	4.0	3.4	3.2
NAFTA	2.2	2.4	2.3	2.8	3.0	2.8	2.9
EU	1.5	1.7	1.8	1.7	1.9	2.0	1.9
輸入額ベース	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017
ASEAN	3.8	3.0	3.4	3.9	3.6	3.1	2.8
NAFTA	2.1	2.1	2.1	2.5	2.7	2.5	2.5
EU	1.5	1.7	1.8	1.8	1.9	2.0	2.0

（出所）Direction of Trade Statistics（IMF）をもとに作成

次に、ASEAN 域内の各国間の貿易をマトリクス表（表 3）で見ると、輸出入ともインドネシア、マレーシア、シンガポール、タイの比率が高く、さらに ASEAN 後発加盟国の

ベトナムが続いている。タイとベトナムに関しては 2007 年から 2017 年にかけて輸出側・輸入側ともに比率が上昇している。各国間の貿易で最も比率が高いのはシンガポールのマレーシアからの輸入で、域内貿易全体の約 14%を占めている。

表 3: ASEAN 域内貿易シェアのマトリクス(2017 年、輸入額ベース、単位: %)

輸入国	輸出国										
	ブルネイ	カンボジア	インドネシア	ラオス	マレーシア	ミャンマー	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム	ASEAN
ブルネイ		0.00	0.03	0.00	0.21	0.00	0.00	0.21	0.03	0.01	0.49
カンボジア	0.00		0.12	0.01	0.10	0.00	0.01	0.75	0.73	0.60	2.32
インドネシア	0.02	0.01		0.01	3.33	0.05	0.31	6.24	3.32	1.13	14.40
ラオス	0.00	0.00	0.00		0.01	0.00	0.00	0.01	1.52	0.26	1.80
マレーシア	0.22	0.06	3.22	0.00		0.08	0.76	7.88	4.09	1.92	18.23
ミャンマー	0.00	0.00	0.34	0.00	0.37		0.01	1.08	0.80	0.21	2.80
フィリピン	0.01	0.02	2.32	0.00	1.33	0.01		2.01	2.42	0.93	9.05
シンガポール	0.11	0.09	4.22	0.00	14.26	0.04	2.11		2.63	1.23	24.71
タイ	0.23	0.34	2.75	0.82	4.43	0.92	1.19	2.92		1.86	15.47
ベトナム	0.02	0.33	1.32	0.20	2.34	0.05	0.48	1.98	4.01		10.73
ASEAN	0.61	0.86	14.30	1.05	26.36	1.15	4.87	23.08	19.56	8.14	100.00

(出所) Direction of Trade Statistics (IMF) より作成。

(注) ASEAN の総輸入額を 100 として計算した。グレーの箇所は 2007 年と比べて比率が上昇した箇所。太字は ASEAN 後発加盟国

第 2 節 ASEAN の域外貿易相手国

ASEAN から域外の国・地域への輸出では、1997 年時点で比率が高かった日本、米国、EU は徐々に比率が減少、一方で 1997 年時点では輸出比率が 3%程度に過ぎなかった中国と韓国の比率が増加した(表 4)。特に中国向けの輸出比率は 2017 年で約 14%と、日本や米国、EU を上回った。ASEAN 各国の輸出先においても概ね中国の割合は高く、フィリピンを除き 2007 年から比率が上昇している。ASEAN 域内向け輸出の比率が比較的低いカンボジア(7.7%)、フィリピン(15.4%)、ベトナム(9.9%)の3ヵ国は米国および EU 向けの輸出比率が高くなっている。

表 4: ASEAN の輸出相手国の推移(単位: %)

輸出	ASEAN域内	日本	中国	韓国	米国	EU	その他
1997	23.9	13.5	3.0	3.4	18.3	15.1	22.7
2007	25.3	10.4	9.2	3.7	12.3	12.6	26.6
2017	23.4	8.1	13.9	4.2	11.1	11.4	27.9

輸出 (2017)	ASEAN域内	日本	中国	韓国	米国	EU	その他
ブルネイ	32.1	29.3	4.8	14.2	0.5	0.4	18.8
カンボジア	7.7	7.6	6.9	1.7	21.4	40.3	14.5
インドネシア	23.3	10.5	13.7	4.9	10.6	9.7	27.4
ラオス	54.2	2.8	28.6	0.5	1.8	5.9	6.1
マレーシア	28.9	8.0	13.4	3.0	9.5	10.2	27.1
ミャンマー	28.0	6.5	38.8	2.2	2.0	10.8	11.7
フィリピン	15.4	16.2	11.1	4.0	14.6	14.6	24.1
シンガポール	27.8	4.7	14.7	4.6	6.6	8.7	32.9
タイ	25.3	9.5	12.4	2.0	11.2	9.8	29.9
ベトナム	9.9	7.9	14.5	6.8	20.1	18.6	22.2

(出所) Direction of Trade Statistics (IMF) より作成。網掛けは 2007 年から比率が上昇した箇所

ASEAN 域外からの輸入に関しても輸出と同様に、日本、米国、EU の比率が低下したのに対して中国および韓国からの輸入比率は増加した (表 5)。中国からの輸入比率は約 20% と ASEAN 域内の比率とほぼ変わらない高い比率である。ASEAN 各国の輸入相手国においても、中国の比率は概ね約 20% から 30% 程度と高く、カンボジアやミャンマーでは中国からの輸入が全体の約 3 分の 1 を占める。また、韓国からの輸入比率は、ベトナムが他の国と比べて一段と高い (20.5%)。韓国企業による携帯電話を中心とした電気電子産業への大規模な投資が輸入の拡大に反映したと考えられる。ベトナムの輸入の約半分は韓国と中国の 2 カ国が占めているため、ASEAN からの輸入比率は相対的に小さい。

表 5: ASEAN の輸入相手国の推移 (単位: %)

輸入	ASEAN域内	日本	中国	韓国	米国	EU	その他
1997	19.0	20.0	3.7	4.5	15.4	14.9	22.4
2007	24.5	11.8	12.5	5.0	9.7	10.7	25.8
2017	21.3	8.8	19.6	7.4	7.0	8.8	27.1

輸入 (2017)	ASEAN域内	日本	中国	韓国	米国	EU	その他
ブルネイ	43.2	3.9	20.9	2.7	9.4	13.0	6.8
カンボジア	39.2	3.6	34.1	2.7	1.2	5.1	14.0
インドネシア	24.4	8.8	21.5	4.9	5.1	7.4	28.0
ラオス	69.8	1.8	21.5	1.4	0.4	3.6	1.5
マレーシア	24.0	7.1	18.4	4.1	7.8	9.0	29.6
ミャンマー	39.0	5.4	31.3	2.7	3.6	4.3	13.7
フィリピン	26.5	11.4	18.1	8.7	8.0	6.9	20.3
シンガポール	20.8	6.3	13.9	5.0	10.7	12.4	30.9
タイ	18.5	14.4	19.8	3.6	6.6	9.2	27.8
ベトナム	13.2	7.8	25.8	20.5	3.3	5.6	23.8

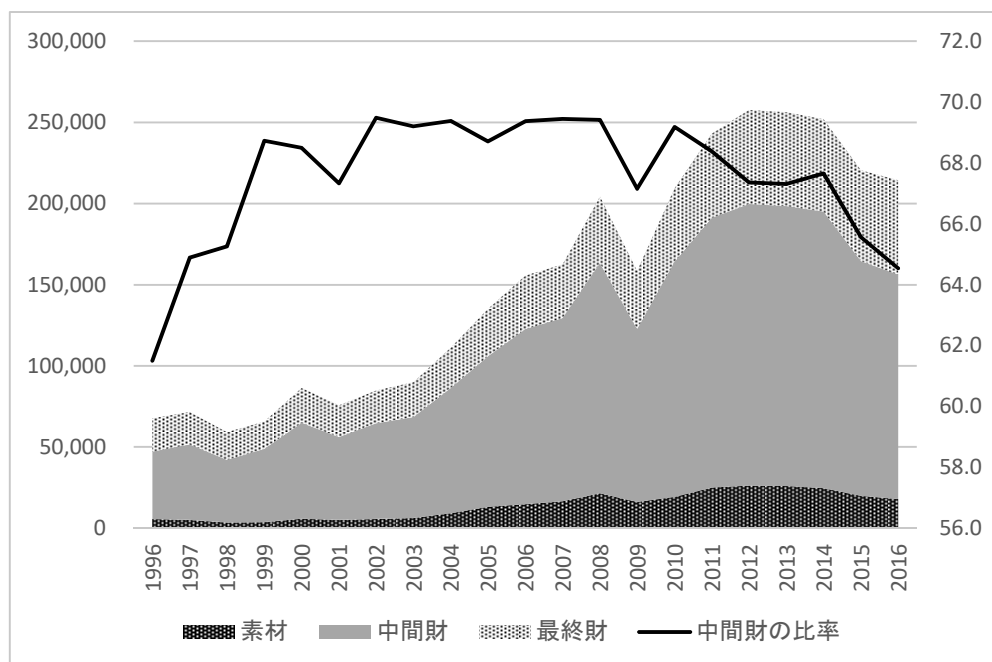
(出所) Direction of Trade Statistics (IMF) より作成。網掛けは 2007 年から比率が上昇した箇所

第3節 中間財が中心を占める ASEAN 域内貿易

ASEAN の域内貿易の内容について、経済産業研究所のデータベース（RIETI-TID）をもとに「素材・中間財・最終財」の生産工程別に分類すると、域内貿易の中心は中間財が占めている（注 1）。域内貿易における中間財の割合は 1996 年の 61.5%から 2002 年には 69.5%に上昇し、2010 年まで概ね 70%に近い水準であった（図 2）。ASEAN の中間財貿易は域内におけるサプライチェーンの構築に伴って拡大してきたと考えられる。しかし、中間財の貿易額は 2012 年以降に増加が頭打ちとなり、2015 年には原油価格の下落の影響で大きく減少した。国際エネルギー機関（International Energy Agency）によれば、WTI（West Texas Intermediate）の原油のスポット価格は 2014 年の 1 バレルあたり 93.2 ドルから 2015 年は 48.7 ドルへ半減した。その結果、石油関連の中間財の貿易額は大幅な減少（568 億ドルから 347 億ドル、39%減）となった。

ASEAN 域内貿易における中間財の比率は 2011 年以降徐々に低下し、2016 年時点で 64.5%と 1997 年の水準に戻っている。ASEAN 域内貿易で中間財の比率が低下した要因のひとつとして、中間財の現地調達が増加が挙げられる。例えば、ASEAN に進出した日系製造業の調達比率では、日本からの調達は徐々に減少している（表 6）。その一方で現地からの調達比率は増加、2016 年には 6 割以上が現地調達であった。第 3 国からの調達はアジアからが多くを占めるが、2016 年は 2010 年と比べて比率が若干増加している。RIETI-TID のデータによると、ASEAN の中国からの輸入では中間財の比率が 1996 年時点では 54.5%であったのが 2006 年には 61.7%、さらに 2016 年には 62.3%と徐々に増加している。こうした中国からの輸入の増加も域内貿易における中間財の比率低下の一因と考えられる。

図 2: ASEAN 域内貿易の生産工程別の貿易額および中間財の比率(単位:100 万ドル、%)



(注) 左軸は貿易額、右軸は比率を表す
(出所) RIETI-TID より作成

表 6: ASEAN の日系製造業の調達先の比率(単位: %)

	仕入額	日本	現地	第3国	調達先			
					北米	アジア	欧州	その他
2000	5,499	36.4	42.0	21.7	1.4	16.5	1.8	1.9
2005	11,020	27.2	56.2	16.6	0.6	15.0	0.5	0.5
2010	14,878	27.4	58.1	14.5	0.7	11.5	0.5	1.8
2016	18,992	21.7	61.3	17.0	0.8	14.7	0.3	1.1

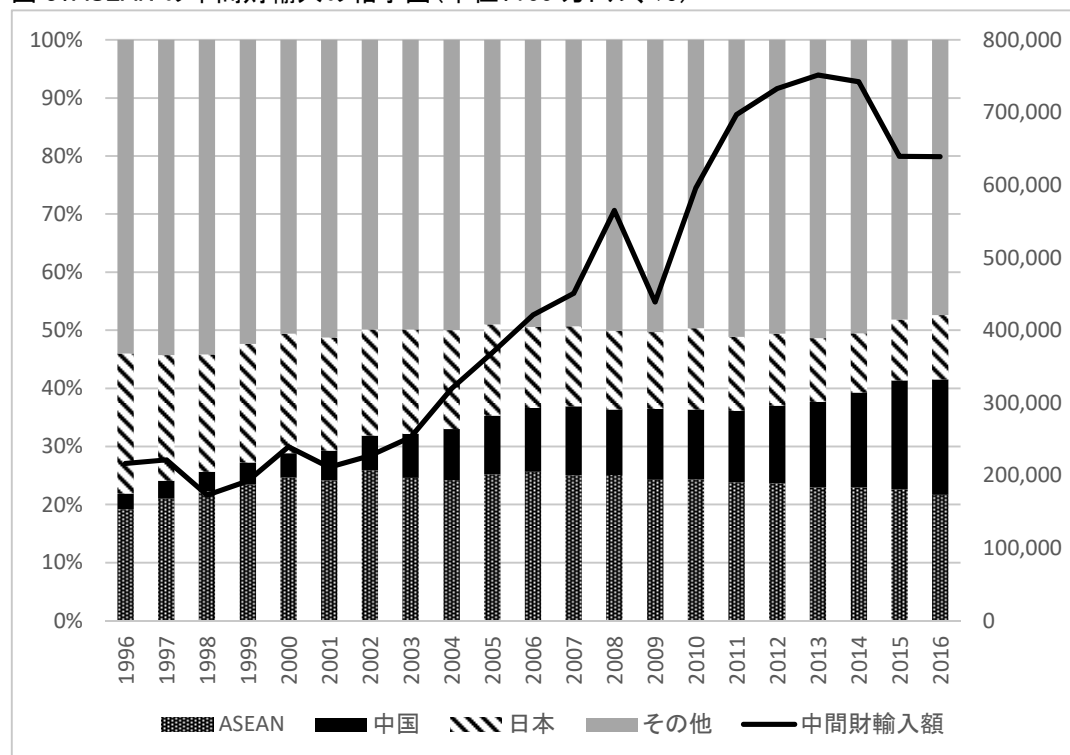
(注) 各年の総仕入額を 100 として、調達先の内訳を算出した。なお、2000 年、2005 年は ASEAN4 カ国 (マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン)、2010 年および 2016 年は ASEAN10 カ国が対象。
(出所) 「海外事業活動基本調査」各年版、経済産業省をもとに作成

第 4 節 中国が台頭する ASEAN の中間財輸入

では、中国をはじめとした ASEAN 域外からの中間財の輸入は、ASEAN の中間財貿易にどのような影響を与えたのだろうか。2016 年の ASEAN の中間財輸入額は全体で約 6,390 億ドル、1996 年と比べて約 3 倍に増加した。ASEAN 域内での貿易と同様に原油価格の下落によって、2015 年は前年と比べて輸入額が大きく減少した。輸入相手国 (地域) では、ASEAN、日本、そして中国の合計で輸入全体の約半分のシェアを占める (図 3)。しかし、日本からの輸入のシェアは 1996 年以降減少が続き、1996 年には中間財輸入の

24.1%を占めていたのが、2016 年には 11.1%に低下した。一方で、中国からの輸入シェアは 1996 年時点では 2.7%に過ぎなかったが、2012 年には日本を上回り、2016 年には 19.8%と日本の 2 倍近くのシェアを占めた。ASEAN 域内からの輸入シェアは 1996 年の 19.2%から 2006 年に 25.7%に達した後、次第に減少、2016 年は 21.7%となった。

図 3: ASEAN の中間財輸入の相手国(単位:100 万ドル、%)



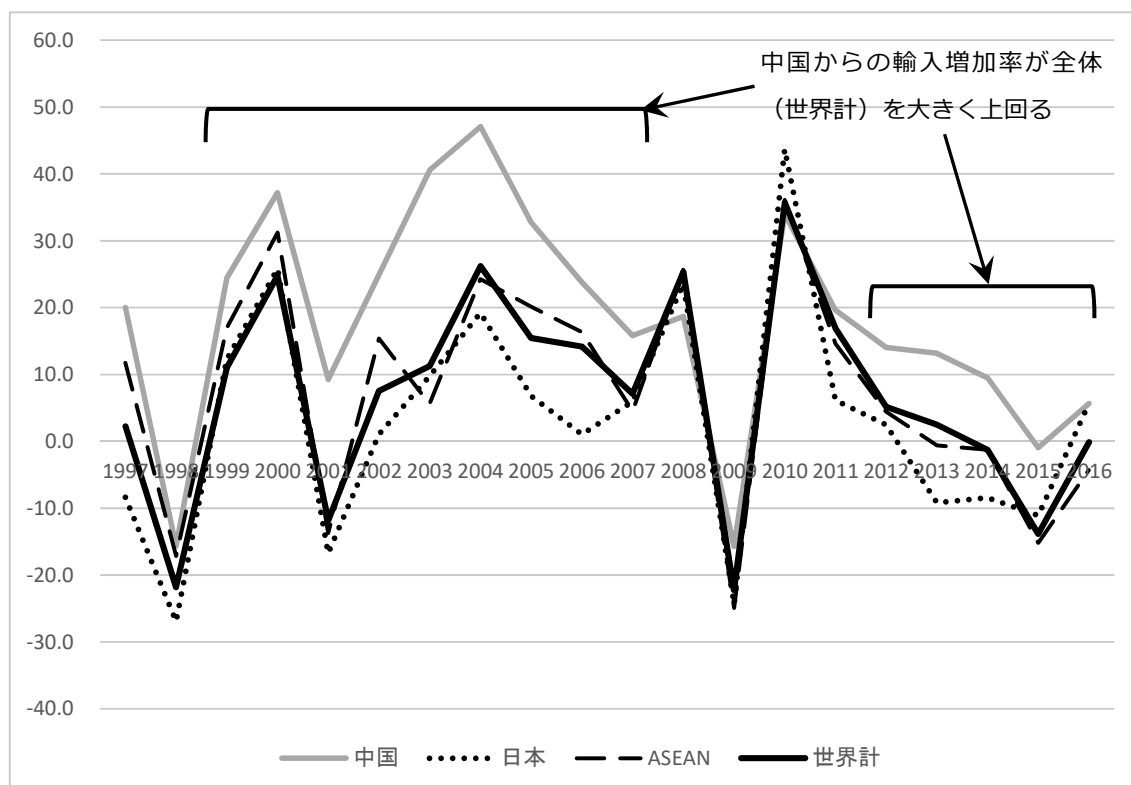
(注) 左軸は輸入シェア、右軸は輸入額を表す

(出所) RIETI-TID より作成

ASEAN の中間財輸入を増加率（対前年比）の推移で見ると（図 4）、ASEAN の輸入全体（太線）では金融危機の影響の反動で増加率が大幅に上昇した 2010 年を境に、2011 年以降増加率は減少が続き、2015 年は前年比約 14%のマイナスであった（2016 年は前年とほぼ同じ水準）。

輸入相手別では、ASEAN 域内からの輸入増加率（破線）は輸入全体と重なるような水準で推移しているのに対し、日本（点線）は全体の増加率より低い水準で推移している。その一方で中国（グレーの線）の増加率は概ね輸入全体を上回っており、1999 年から 2007 年および 2012 年以降は全体を大きく上回っている。

図 4: ASEAN の中間財輸入額の増加率の推移(単位: %)



(注) 増加率は対前年比で計算

(出所) RIETI-TID より作成

ASEAN の対中輸入の増加率が高かった 1999 年から 2007 年、および 2012 年から 2016 年について、中国・日本・ASEAN からの輸入額とシェアを業種別に集計したのが表 7 である。

まず 1999 年から 2007 年にかけて、ASEAN の中間財輸入額は全体で 1,921 億ドルから 4,507 億ドルと 2 倍以上に増加した。ASEAN からの輸入は 2.5 倍、日本からの輸入は約 2 倍に増加したが、中国からの輸入は 7 倍以上と著しく拡大した。特に鉄鋼関連製品と電気機械では 120 億ドル以上の輸入増となった。こうした中国からの輸入増加によって、輸入全体に占める中国のシェアは 1999 年の 3.8%から 2007 年には 11.8%と 3 倍以上に拡大した。業種別では繊維製品 (9.2%→27.5%) や鉄鋼関連製品 (3.9%→17.2%) をはじめ、いずれの業種も対中輸入のシェアが拡大している。その一方で ASEAN からの輸入シェアは、中国のシェア拡大にもかかわらず 1999 年の 23.4%から 2007 年は 25.0%と増加している。中でも輸送機械は ASEAN のシェアが 10.8%から 21.0%へ倍増となった。ASEAN では域内経済協力のもと自動車部品の補完流通・生産ネットワークの構築が進ん

しており、その成果が反映されたものと考えられる。そして、日本からの輸入シェアは 1999 年から 2007 年で 6.6%ポイント低下した。日本のシェアは表 7 の全ての業種で減少したが、輸送機械では 36.4%から 24.3%と減少幅が大きい。日本からの中間財の供給が上記の ASEAN 域内ネットワークからの供給に代替されたと考えられる。また、電気機械では ASEAN からの輸入シェアはあまり変化せず、中国からの輸入シェアが増加した。一方で日本からの輸入シェアは減少しており、日本製品のシェアが中国製品に奪われた形となっている。

次いで 2012 年から 2016 年では、ASEAN の中間財輸入額は全体で 7,330 億ドルから 6,389 億ドルに減少している。ASEAN および日本からの輸入が減少したのに対し、中国からの輸入は増加したため、2016 年の全体の輸入シェアは ASEAN が 21.7%、日本が 11.1%、中国が 19.8%となり、ASEAN と中国のシェアはさらに接近した。ASEAN からの輸入の減少は原油価格の下落による石油関連製品の影響が大きい。表 7 では石油関連製品を含む「その他」を除き ASEAN からの輸入額の変化は比較的小さく、各業種のシェアの変動は最大で 1%ポイント台にとどまっている。中国からの輸入は業種別では 1999-2007 年と同様に繊維製品と鉄鋼関連製品が大きくシェアを伸ばし、2016 年時点の対中輸入シェアはそれぞれ 47.0%、29.2%に達した。特に鉄鋼関連製品は 2012 年から 2016 年で約 100 億ドルの輸入増となり、中国からの輸入増加の約 3 分の 1 を占めた。日本からの輸入は一般機械で約 40 億ドル、輸送機械で 23 億ドル減少したほか、鉄鋼関連製品は約 90 億ドルと最も大きな輸入減となった。対日輸入のシェアは 1999-2007 年と同様、ほとんどの業種で低下している。

中国からの中間財輸入が増加した 1999 年から 2007 年、2012 年から 2016 年のそれぞれの期間において、対中輸入額では 1999 年から 2007 年で鉄鋼関連と電気機械が 120 億ドル以上の増加、2012 年から 2016 年にかけては鉄鋼関連が約 100 億ドル、繊維製品が約 50 億ドル増加している。その結果、ASEAN の中間財輸入における中国からの輸入シェアは鉄鋼関連で 3.9%（1999 年）から 29.2%（2016 年）、繊維製品で 9.2%（1999 年）から 47.0%（2016 年）と大幅に拡大した。全体的に見ると、中国からの中間財輸入の増加は鉄鋼関連の輸入拡大が大きな要因となっている。

表 7: 中間財輸入の相手国別輸入額・シェアの推移

(1999-2007 年、2012-2016 年 単位:100 万ドル、%)

1999-2007						2012-2016				
輸入額				シェア		輸入額			シェア	
		1999	2007	1999	2007		2012	2016	2012	2016
繊維製品	中国	661	3,765	9.2	27.5	中国	9,532	14,492	37.7	47.0
	日本	747	959	10.4	7.0	日本	1,761	1,775	7.0	5.8
	ASEAN	858	1,583	11.9	11.6	ASEAN	2,496	2,855	9.9	9.3
	世界計	7,207	13,693	100.0	100.0	世界計	25,307	30,853	100.0	100.0
化学製品（プラスチック製品含む）	中国	1,001	6,617	3.9	10.6	中国	15,190	18,818	14.2	18.5
	日本	5,174	9,172	20.4	14.8	日本	11,619	10,211	10.8	10.0
	ASEAN	4,396	14,630	17.3	23.5	ASEAN	21,599	20,534	20.2	20.2
	世界計	25,407	62,181	100.0	100.0	世界計	107,144	101,772	100.0	100.0
鉄鋼、非鉄金属・金属製品及び関連の鉱業	中国	863	12,904	3.9	17.2	中国	18,361	28,387	16.2	29.2
	日本	6,430	17,046	28.9	22.8	日本	25,115	16,387	22.2	16.9
	ASEAN	3,775	10,363	17.0	13.8	ASEAN	14,261	13,246	12.6	13.6
	世界計	22,219	74,897	100.0	100.0	世界計	113,191	97,129	100.0	100.0
一般機械	中国	1,704	7,829	6.0	15.5	中国	11,794	12,095	15.5	18.8
	日本	5,992	8,747	21.0	17.4	日本	14,443	10,589	18.9	16.5
	ASEAN	7,459	8,727	26.1	17.3	ASEAN	13,248	11,610	17.4	18.0
	世界計	28,528	50,356	100.0	100.0	世界計	76,225	64,348	100.0	100.0
電気機械	中国	1,808	13,868	2.4	10.7	中国	25,530	29,112	15.9	17.1
	日本	16,250	17,786	21.4	13.7	日本	19,976	19,309	12.5	11.4
	ASEAN	19,079	33,787	25.2	26.0	ASEAN	37,754	37,350	23.5	22.0
	世界計	75,778	129,788	100.0	100.0	世界計	160,398	170,087	100.0	100.0
輸送機械	中国	51	658	1.3	4.6	中国	1,890	2,933	6.8	10.9
	日本	1,475	3,483	36.4	24.3	日本	8,652	6,329	31.2	23.5
	ASEAN	439	3,019	10.8	21.0	ASEAN	5,555	5,358	20.0	19.9
	世界計	4,054	14,350	100.0	100.0	世界計	27,739	26,952	100.0	100.0
その他（石油・石炭関連を含む）	中国	1,159	7,766	4.0	7.4	中国	15,445	20,961	6.9	14.2
	日本	3,142	4,884	10.9	4.6	日本	9,137	6,296	4.1	4.3
	ASEAN	9,047	40,763	31.3	38.6	ASEAN	78,639	47,404	35.3	32.1
	世界計	28,951	105,477	100.0	100.0	世界計	223,075	147,786	100.0	100.0
合計	中国	7,247	53,407	3.8	11.8	中国	97,742	126,798	13.3	19.8
	日本	39,211	62,077	20.4	13.8	日本	90,703	70,895	12.4	11.1
	ASEAN	45,054	112,873	23.4	25.0	ASEAN	173,553	138,357	23.7	21.7
	世界計	192,145	450,742	100.0	100.0	世界計	733,080	638,927	100.0	100.0

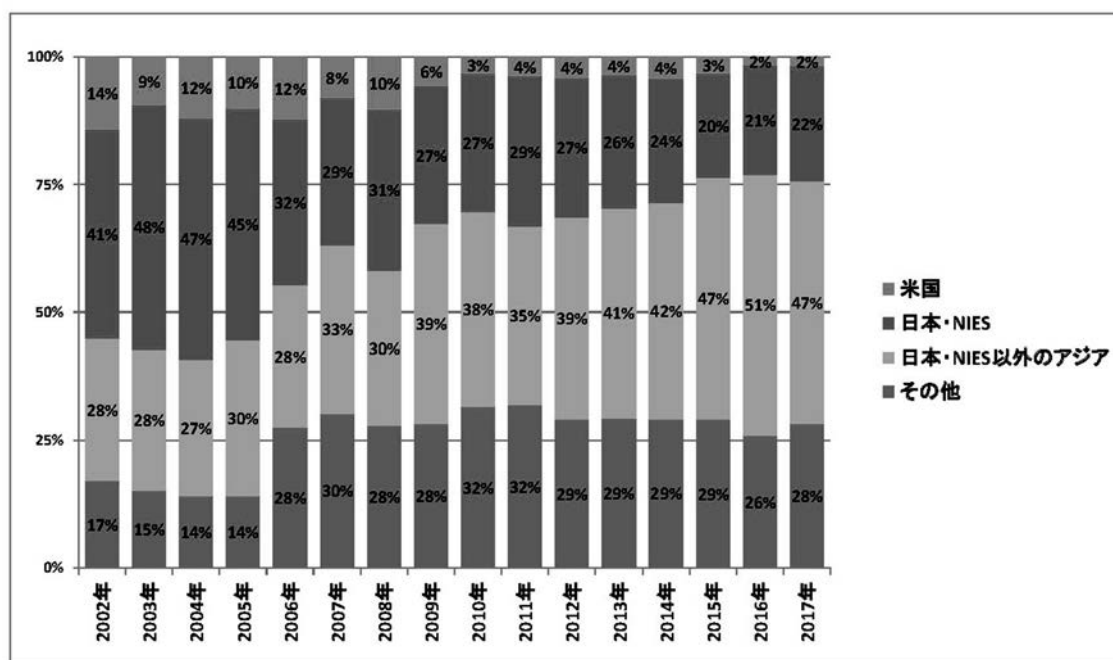
(出所) RIETI-TID より作成

世界鉄鋼協会（world steel association）によると、中国の粗鋼生産は 2000 年時点で 1,272 億トン、世界全体の約 15%に過ぎなかったが、2017 年には世界の約 50%を占める 8,317 億トンと著しく増加した。こうした中国における鉄鋼の生産能力の拡大は全世界の鉄鋼生産能力の大幅な過剰をもたらした。

米国は 2008 年のリーマンショック以降、中国からの鉄鋼輸入に対してアンチダンピング関税・補助金相殺関税を集中的に賦課することで輸入を厳しく制限したため、中国の鉄

鋼輸出に占める米国のシェアは 2008 年時点の 10%から 2017 年には 2%に低下した。その一方、日本・NIES 以外のアジア向けのシェアは 2008 年の 30%から 2017 年は 47%に増加した（図 5）。中国からアジア新興国向けの鉄鋼輸出が急速に拡大した背景には、アジア新興国の平均的な経済成長率が相対的に高いことと、中国が「一帯一路」構想のもとアジア新興国に対してインフラ整備のための金融支援を実施していることが挙げられる。中国は金融支援に際し、必要な物資の中国からの調達を条件とするケースが多く、インフラ整備のための鉄鋼が中国から大量に流入することとなった（注 2）。前述のように ASEAN において日本からの輸入が最も大きく減少したのも鉄鋼関連である。中国の鉄鋼の過剰供給による需給バランスの悪化が、ASEAN の中間財の輸入に影響を及ぼしたと考えられる。

図 5: 中国の鉄鋼輸出額の輸出先地域別のシェアの推移



(注) 1. NIES は、韓国、台湾、香港、シンガポール

2. 鉄鋼は、HS コード 6 桁分類で 720610~730690 に分類される品目

(出所)「中国の鉄鋼の過剰生産能力と米国の通商政策」大和総研、2018 年

第 5 節 ASEAN の日系製造業の調達先

経済産業省の「海外事業活動基本調査」によれば、2016 年に ASEAN（10 カ国）に進出している日系製造業の仕入額は約 16.2 兆円、そのうち「輸送機械」が約 10 兆円と最も多く、次いで「情報通信機械」が約 1.5 兆円を占め、さらに「化学」（約 8,100 億円）と「非鉄金属」（約 7,000 億円）が続く。これらの調達先の比率の推移が表 8 である。

「輸送機械」の調達先では、2000年に同じであった日本と現地の比率が2016年にはそれぞれ16.8%、71.6%と日本からの輸入が大幅に減少し、逆に現地調達比率は7割を超えた。また、ASEAN域内での部品の相互補完ネットワークの構築を反映し、アジアからの輸入比率が上昇、2016年には10%を上回った。

一方で「情報通信機械」は日本からの輸入比率が徐々に拡大し2016年の時点で約5割を占める。現地調達は35.8%、そして第3国からの輸入は16.1%と上記の「輸送機械」とは大きく異なる。日本からの輸入は親会社を中心、現地調達も地場企業では無く日系企業からの調達が増加しており、ASEANで情報通信機械を製造している日系企業は日本や現地の日系企業から部品を調達して現地で生産を行っている。

「化学」は日本からの調達が2000年の10.6%から2016年は18.5%に増加した。現地からの調達は2000年の61.0%から2005年は48.4%に減少したが、以降は少しずつ比率が増加している。第3国からの調達は2005年以降次第に比率が減少した。「非鉄金属」は時期によって調達率の変動が大きい、中でも現地からの調達が最も多い。

ASEANに進出した日系製造業による現地調達の動きは、最も仕入額の規模が大きい「輸送機械」が中心となって拡大した。「化学」や「非鉄金属」も現地調達の比率が最も高い。ただし「情報通信機械」のように日本からの調達が増加している業種もあり、必ずしも全ての業種で日本からの調達が減少しているとは限らない。

表8:ASEANの日系製造業の調達先(単位:10億円、%)

<輸送機械>

	仕入額	調達先						
		日本	現地	第3国	北米	アジア	欧州	その他
2000	1,133	46.9	46.9	6.2	2.1	3.7	0.3	0.1
2005	5,147	26.8	67.6	5.7	0.5	4.9	0.2	0.1
2010	6,672	24.2	68.9	6.9	0.7	5.6	0.6	0.0
2016	9,942	16.8	71.6	11.6	0.5	10.2	0.2	0.7

<情報通信機械>

	仕入額	調達先						
		日本	現地	第3国	北米	アジア	欧州	その他
2005	2,386	31.1	39.3	29.5	0.1	29.0	0.1	0.3
2010	1,782	38.0	35.5	26.5	0.2	18.9	0.0	7.4
2016	1,482	48.1	35.8	16.1	0.3	15.0	0.1	0.6

<化学>

調達先

	仕入額	日本	現地	第3国				
					北米	アジア	欧州	その他
2000	365	10.6	61.0	28.4	5.4	18.8	3.4	0.8
2005	617	17.2	48.4	34.4	1.8	29.0	2.4	1.1
2010	775	19.9	54.0	26.1	2.7	23.1	0.3	0.1
2016	814	18.5	56.9	24.6	2.0	20.0	1.4	1.2

<非鉄金属>

調達先

	仕入額	日本	現地	第3国				
					北米	アジア	欧州	その他
2000	167	22.0	57.1	20.9	1.2	11.2	2.0	6.4
2005	448	14.2	49.5	36.4	0.5	29.7	3.5	2.7
2010	551	10.1	80.0	9.8	0.2	8.3	0.9	0.5
2016	693	23.6	58.9	17.5	0.2	15.9	1.1	0.3

(注) 総仕入額を100として、各仕入れ先の内訳を算出した。なお、2000年、2005年はASEAN4カ国(マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン)、2010年および2016年はASEAN10カ国が対象。情報通信機械は2000年時点では業種の設定が存在しない。

(出所)「海外事業活動基本調査」各年版、経済産業省をもとに作成

なお、生産した製品の販売先について、「輸送機械」は現地と第3国の合計で約9割を占めるが、第3国のうちアジアへの販売比率が増加している。ASEAN域内のネットワークが部品の調達だけでなく、販売についても拡大していることが分かる。「情報通信機械」は日本への販売が40%超、さらに現地販売の比率が拡大し2016年には41.9%と日本に近い水準に達した。

表9:ASEANの日系製造業の販売先(輸送機械・情報通信機械)(単位:10億円、%)

<輸送機械>

販売先

	売上額	日本	現地	第3国				
					北米	アジア	欧州	その他
2000	1,629	16.9	58.2	24.9	3.5	10.0	11.4	
2005	6,396	6.6	65.6	27.8	2.3	20.0	3.1	2.4
2010	9,294	6.1	59.7	34.1	2.4	25.6	1.7	4.4
2016	13,307	9.9	49.4	40.6	1.5	30.0	2.5	6.7

<情報通信機械>

販売先

	売上額	日本	現地	第3国				
					北米	アジア	欧州	その他
2005	3,040	39.6	25.4	35.0	6.1	23.6	3.2	2.1
2010	2,396	41.8	29.6	28.6	2.9	19.8	3.8	2.1
2016	2,253	43.4	41.9	14.7	1.3	11.8	0.9	0.8

(注) および (出所) 表 8 と同様。

第 6 節 ベトナムにおける FTA の関税削減効果

ASEAN では、「AFTA (ASEAN 自由貿易地域) のための共通効果特惠関税 (CEPT) 協定」が 1993 年に発効、中国との ACFTA (ASEAN 中国 FTA) では物品貿易協定が 2005 年に発効するなど、様々な FTA が発効している。FTA による関税の削減や非関税障壁の撤廃など貿易円滑化の取り組みは締結国間の貿易拡大に寄与している。

ASEAN 加盟国のうちベトナムについて、上記の AFTA ならびに ACFTA、さらに日本との二国間 FTA である JVEPA (日ベトナム経済連携協定) の 2016 年から 2018 年の関税削減効果について分析した。

ベトナムの MFN 税率は 2016 年～2018 年にかけてほとんど変動は無く、全体の平均税率は 10.6%である (表 10)。AFTA は徐々に関税の引き下げが進み、2018 年には全体の平均で 0.3%に低下した。特に 2018 年には AFTA の IL (Inclusion List) 品目で関税の撤廃が猶予されていた一部の品目の関税が撤廃となった。輸送用機械・部品では完成車の関税が撤廃された結果、税率は 2017 年の 5.4%から 0%へ低下した。

ACFTA は 2018 年に高度センシティブ品目の税率が 50%に引き下げられたほか、一部の品目では関税が撤廃された。しかし、全体の平均税率は 3 年とも 3.0%から変化していない。ACFTA の高度センシティブ品目に関しては、該当する品目の多くは MFN 税率が 50%以下のため、実質的に関税引き下げの効果があつたのは自動車やバイクなど税率が高い一部の品目のみであった。

日本との JVEPA は発効が 2009 年と AFTA や ACFTA と比べて遅いため、税率は全体的に高く、2016 年時点の全体の平均税率は 6.1%となっている。特に食料品・アルコールでは 21.5%、輸送用機械・部品で 23.2%と MFN 税率からあまり低下していない。しかし、関税の引き下げは徐々に進んでおり、2018 年には全体の平均税率が 4.6%に低下、化学工業品では 1%を下回った。なお、鉱物性燃料やプラスチック・ゴム製品、木材・パル

プ、機械類・部品では平均税率が ACFTA よりも低下している。

表 10: ベトナムの品目分野別の関税率（単位：%）

HSコード	単純平均税率	2016				2017				2018			
	品目分野	MFN	AFTA	ACFTA	JVEPA	MFN	AFTA	ACFTA	JVEPA	MFN	AFTA	ACFTA	JVEPA
1-15	農林水産品	13.8	0.2	1.2	8.9	13.8	0.2	1.2	7.5	13.7	0.1	1.1	6.2
16-24	食料品・アルコール	28.0	4.8	7.3	21.5	28.0	4.8	7.3	19.7	28.0	4.1	6.4	18.0
25-27	鉱物性燃料	5.4	1.8	4.1	3.6	5.4	1.8	4.1	3.3	5.4	1.4	4.8	2.9
28-38	化学工業品	3.1	0.4	0.5	1.5	3.2	0.3	0.5	1.2	3.2	0.2	0.4	0.8
39-40	プラスチック・ゴム製品	8.4	1.5	3.0	4.5	8.5	1.5	3.0	3.8	8.5	1.1	3.1	3.0
41-43	皮革・毛皮・ハンドバッグ等	12.5	0.2	0.8	8.2	12.5	0.2	0.8	7.0	12.5	0.0	0.0	5.8
44-49	木材・パルプ	9.8	0.2	6.5	3.5	9.8	0.2	6.5	2.7	9.7	0.0	5.8	1.9
50-67	繊維製品・履物	13.0	0.3	2.2	4.1	13.0	0.3	2.2	3.2	13.0	0.0	2.0	2.2
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼・アルミウム製品	9.9	0.6	2.2	4.7	10.0	0.6	2.2	4.0	10.1	0.0	2.5	3.2
84	機械類・部品	4.6	0.4	1.9	2.2	4.6	0.4	1.9	2.0	4.6	0.0	2.2	1.7
85	電気機器・部品	8.7	0.3	2.5	4.5	8.6	0.3	2.5	3.9	8.6	0.0	2.3	3.3
86-89	輸送用機械・部品	25.0	7.1	17.6	23.2	25.0	5.4	17.3	22.9	25.0	0.0	16.6	22.6
90-92	光学機器・楽器	4.5	0.0	0.0	1.9	4.5	0.0	0.0	1.5	4.5	0.0	0.0	1.1
93-97	雑製品	16.0	0.5	1.5	8.8	16.0	0.5	1.5	7.5	16.0	0.3	1.6	6.1
	全体	10.6	1.0	3.0	6.1	10.6	0.9	3.0	5.4	10.6	0.3	3.0	4.6

（注）税率は品目分野ごとの税率を合計、品目数で割って計算した。従量税の品目は除外している。ACFTA の高度センシティブ品目は 2017 年まで「関税引き下げ対象外」として MFN 税率を適用、2018 年は税率 50%を適用した。

（出所）ベトナムの関税率表をもとに作成

ベトナムの ASEAN からの輸入における AFTA の関税削減額の試算では、AFTA 税率の引き下げを反映して削減額は年々増加、2018 年の削減額は約 22 億ドルとなった（表 11）。中でも完成車の税率が撤廃された輸送用機械・部品では関税の削減率は 25.4%に達した。ただし、ベトナム政府が 2017 年 10 月に公布・施行した政令 116 号（注 3）により 2018 年の完成車輸入は上半期を中心に減少したため、実際にはこの削減率に達していない。

AFTA による 2018 年の関税削減率は全体で 9.1%、輸入額の約 1 割に相当する関税が AFTA の利用によって削減可能である。関税の引き下げに伴い、削減額・削減率とも年々拡大している。2018 年時点で削減額が多い品目分野は機械類・部品や農林水産品、削減率では上述の輸送用機械・部品のほか雑製品などが挙げられる。なお、機械類は 2018 年時点で MFN 税率と AFTA 税率の差は 4.6%に過ぎないが、削減率は 13.3%と 3 倍近い。機械類は MFN 税率が比較的高い品目の輸入が多く、税率差よりも AFTA による恩恵が大きい。中でもエアコン（HS8415.10）は ASEAN からの輸入（6.4 億ドル）は中国からの輸入の 10 倍以上と多く、MFN 税率（30%または 20%）が AFTA では無税となるため、AFTA による関税削減の効果は高い。

ACFTA の削減額および削減率は 2016 年から 2018 年にかけて増加した。2018 年時点で削減額の多い品目分野は繊維製品・履物および窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品、電気機器・部品である。削減率では農林水産品、皮革・毛皮・ハンドバッグ等、雑製品が 10%を上回っている。これらの品目の ACFTA 税率は 2016 年以降、あまり低下していない（注 4）にもかかわらず関税の削減効果は増加している。

JVEPA による関税削減額は、2018 年時点で 5 億 8,200 万ドルと AFTA や ACFTA と比べて少ない。ベトナムの日本からの輸入額は ASEAN や中国より少なく、加えて JVEPA の関税引き下げが AFTA や ACFTA ほど進んでいないためである。削減率も 3.9%と AFTA および ACFTA を下回っている。業種別では輸入額の多い電気機械・部品、窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品で削減額が 1 億ドルを超える程度だが、関税の引き下げが進んだ結果、削減額は増加している。2019 年 4 月には約 8 割の品目で関税が撤廃されるため、JVEPA の削減額・削減率はさらに増加する。

表 11: ベトナムの品目分野別の関税削減額（単位: 100 万ドル、%）

<AFTA>

HSコード	品目分野	2016			2017			2018		
		輸入額	削減額	削減率	輸入額	削減額	削減率	輸入額	削減額	削減率
1-15	農林水産品	1,538	231	15.0	1,702	246	14.4	2,001	317	15.8
16-24	食料品・アルコール	1,051	144	13.7	1,087	152	14.0	1,252	184	14.7
25-27	鉱物性燃料	4,308	174	4.0	4,478	195	4.4	4,299	217	5.1
28-38	化学工業品	1,993	78	3.9	2,151	89	4.2	2,164	89	4.1
39-40	プラスチック・ゴム製品	2,092	92	4.4	2,097	95	4.5	2,085	115	5.5
41-43	皮革・毛皮・ハンドバッグ等	171	17	9.8	191	19	9.7	186	18	9.7
44-49	木材・パルプ	1,835	103	5.6	1,725	115	6.7	1,176	108	9.2
50-67	繊維製品・履物	765	62	8.1	759	63	8.3	777	75	9.6
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム	1,481	109	7.3	1,528	122	8.0	1,680	139	8.2
84	機械類・部品	1,943	184	9.4	2,449	241	9.8	2,759	368	13.3
85	電気機器・部品	4,718	177	3.7	4,277	199	4.7	3,879	221	5.7
86-89	輸送用機械・部品	632	126	19.9	840	180	21.4	1,097	279	25.4
90-92	光学機器・楽器	185	3	1.6	220	4	1.7	398	18	4.6
93-97	雑製品	136	23	16.6	131	22	16.8	150	27	18.2
	全体	22,847	1,521	6.7	23,633	1,742	7.4	23,903	2,175	9.1

<ACFTA>

HSコード	品目分野	2016			2017			2018		
		輸入額	削減額	削減率	輸入額	削減額	削減率	輸入額	削減額	削減率
1-15	農林水産品	463	53	11.5	428	55	12.8	480	62	12.9
16-24	食料品・アルコール	417	20	4.9	374	24	6.4	478	28	5.9
25-27	鉱物性燃料	2,271	13	0.6	1,555	6	0.4	1,053	20	1.9
28-38	化学工業品	3,013	49	1.6	3,059	49	1.6	3,078	67	2.2
39-40	プラスチック・ゴム製品	1,729	96	5.6	2,082	133	6.4	2,595	177	6.8
41-43	皮革・毛皮・ハンドバッグ等	326	36	10.9	443	50	11.2	457	56	12.2
44-49	木材・パルプ	634	11	1.8	720	14	2.0	830	18	2.1
50-67	繊維製品・履物	6,427	333	5.2	7,150	380	5.3	7,602	484	6.4
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム	6,687	226	3.4	8,382	347	4.1	8,721	467	5.4
84	機械類・部品	6,115	85	1.4	6,880	99	1.4	6,972	127	1.8
85	電気機器・部品	13,783	239	1.7	15,341	255	1.7	15,314	349	2.3
86-89	輸送用機械・部品	895	50	5.6	1,734	121	7.0	1,031	98	9.5
90-92	光学機器・楽器	411	13	3.3	605	21	3.4	693	25	3.5
93-97	雑製品	401	54	13.5	540	75	13.8	680	96	14.1
	全体	43,573	1,280	2.9	49,292	1,627	3.3	49,983	2,074	4.1

<JVEPA>

HSコード	品目分野	2016			2017			2018		
		輸入額	削減額	削減率	輸入額	削減額	削減率	輸入額	削減額	削減率
1-15	農林水産品	81	3	3.6	89	5	5.2	104	6	5.8
16-24	食料品・アルコール	26	2	7.1	36	3	7.8	62	6	9.0
25-27	鉱物性燃料	176	4	2.2	55	2	3.5	90	3	3.4
28-38	化学工業品	705	17	2.4	691	18	2.6	803	24	3.0
39-40	プラスチック・ゴム製品	1,180	54	4.5	1,172	65	5.6	1,299	89	6.9
41-43	皮革・毛皮・ハンドバッグ等	17	1	6.3	14	1	8.0	22	2	8.7
44-49	木材・パルプ	233	15	6.6	235	17	7.3	262	22	8.3
50-67	繊維製品・履物	814	59	7.2	807	62	7.6	898	74	8.2
68-83	窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	2,940	77	2.6	2,876	93	3.2	2,868	100	3.5
84	機械類・部品	2,748	44	1.6	3,471	54	1.6	2,789	53	1.9
85	電気機器・部品	2,824	68	2.4	3,199	72	2.3	4,179	118	2.8
86-89	輸送用機械・部品	501	27	5.4	843	46	5.5	902	61	6.7
90-92	光学機器・楽器	404	1	0.2	434	1	0.3	565	7	1.2
93-97	雑製品	138	11	8.0	138	11	8.3	181	17	9.2
	全体	12,785	381	3.0	14,060	451	3.2	15,024	582	3.9

(注) 関税削減額は (MFN 税率×輸入額) - (FTA 税率×輸入額) で算出。従量税の品目は除外して集計した。AFTA はベトナムを除く ASEAN9 カ国、ACFTA は中国、JVEPA は日本からの輸入額 (表記の前年の値) を適用している。

(出所) ベトナム関税率表、Global Trade Atlas より作成

まとめ

1990 年以降、ASEAN の貿易は急速に拡大し域内での貿易比率も上昇した。しかし、近年は ASEAN 域内の貿易比率が減少傾向にある。ASEAN の域内貿易は、域内での生産ネットワーク拡大に伴う中間財貿易の増加が牽引してきた。域内貿易比率の低下は中間財の国内生産の増加や中国からの輸入の拡大がその要因と考えられる。

2015 年末の AEC 発足後、2025 年に向けて ASEAN は「AEC ブループリント 2025」を発表し、更なる域内の統合を進めている。2017 年に発表された AEC2025 の統合戦略計画（CSAP）では、物品貿易に関して AFTA で残存している関税の撤廃や貿易円滑化に対する措置を取り上げているほか、ASEAN+1FTA の見直しや RCEP の妥結なども目標に含まれている。ASEAN でのビジネスは既に ASEAN 域内だけでなく中国や日本を含めたグローバルな地域に広がっており、RCEP の発効はもはや域内だけに留まらない ASEAN の貿易ネットワークを活用するための大きなチャンスとなるだろう。

<注>

1. RIETI-TID (<https://www.rieti.go.jp/jp/projects/rieti-tid/>)。なお、当データベースにはラオス・ミャンマーの貿易額は含まれていない。
2. 「中国の鉄鋼の過剰生産能力と米国の通商政策」大和総研、2018 年
3. 自動車の生産および輸入を行う企業に対し、車両の保証と保守サービス施設の所持を必要としたほか、完成車の輸入に際しては「検査時に他国政府が発行する認可証」の提出、及び「輸入ロット（1 船）ごと・車両仕様別に交通運輸省登録局（VR）による検査の実施」を義務付けた。
4. ACFTA の高度センシティブ品目に関し、2017 年までは「税率の引き下げ対象外」の品目として MFN 税率を適用して平均税率を計算したが、ACFTA の譲許表に基づき 2018 年から税率 50%を適用した。そのため、一部の品目分野では ACFTA の平均税率が 2017 年より上昇する結果となった。

<参考文献>

- ・「海外事業活動基本調査」各年版、経済産業省
- ・「中国の鉄鋼の過剰生産能力と米国の通商政策」大和総研、2018 年
- ・「通商白書」2017 年版 第 3 節、経済産業省

〔禁無断転載〕

深化する ASEAN 経済共同体 2025 の基本構成と実施状況

発行日 2019 年 3 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

