

第三章 ASEAN経済共同体に向けて 現況と課題

著者	助川 成也
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジアを見る眼
シリーズ番号	114
雑誌名	新しいASEAN：地域共同体とアジアの中心性を目指して
ページ	77-110
発行年	2011
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00017511

第三章

ASEAN 経済共同体に向けて

— 現況と課題 —

助川成也

一 ASEAN経済共同体と経済統合の深化

一九九七年一二月、クアラルンプールで開催された首脳会議でASEAN諸国は「ASEANビジョン二〇二〇」を発表、二〇二〇年までに「モノ、サービス、投資の自由な移動、資本のより自由な移動、平等な経済発展、貧困と社会経済不均衡の是正が実現した安定・繁栄・競争力のあるASEAN経済地域の創造」を目指すとした。これが今日、注目されはじめたASEAN経済共同体(AEC)の原点である。

AECという名称がはじめて用いられたのは、二〇〇三年一〇月にバリで開催された首脳会議で採択されたASEAN第二協和宣言においてである。このなかでASEAN諸国は、二〇二〇年までに物品・サービス貿易、投資、熟練労働者、資本のより自由な移動を実現することにより、ASEANを単一の市場および生産基地とすることを目指すと表明した。一九八〇年代半ば以降、ASEAN諸国は外国投資受入れと外資系企業主導の輸出を経済成長と工業化のエンジンに据えてきた。しかし一九九七年のアジア通貨危機、そし

て中国の台頭により、経済成長モデルは根底から揺るがされ、外国投資に対する求心力維持のため新たなメッセージを発信する必要性に迫られた。

ASEAN事務局のセベリーノ元事務総長はその回顧録 (Severino 2006) のなかで、「当時、シンガポールのゴー・チョクトン首相が『アジア通貨危機以降、ASEANの外国投資を誘致する力が弱体化するなかで、統合の深化が（外国投資を惹きつける）唯一の方法』と語ったように、ASEANは地域統合に真剣であり、統合を実現すべく前進する意思があることを投資家に理解させなければならぬ」と加盟諸国の首脳たちが考えたことが、『経済共同体』という言葉を使用した理由」であると述べている。この点は、AECの実現としてASEANが「単一の市場」のみならず投資誘致による「単一の生産基地」を目指すことを掲げていることからわかる。

本章では、AECの名のもとに、ASEAN諸国が目指している経済統合とは何かを明らかにし、AEC構築に向けた取り組みと課題を紹介する。具体的には、AECの全体像を示した後、AECの中核をなす物品貿易およびサービス分野の自由化について、その進捗状況と課題を解説する。

二 ASEAN経済共同体とは

ASEANが目指す経済統合の姿

AECは、「ASEANビジョン二〇二〇」においてASEANが目指す経済統合の最終的な姿と位置づけられている。ただし、ASEANはAEC構築を目指すに際し、欧州がすでに歩んできた経済共同体の道を辿り、目指していくわけではない。セベリーノ元ASEAN事務総長は回顧録のなかで、「AECは欧州経済共同体（EEC）を連想させるが、欧州が今日実現している政治的・経済的統合の水準に到達することを必ずしも意味しない」（Severino 2006）としている。

一九五七年にEEC設立条約（ローマ条約）を締結した欧州は、物品の移動を自由化し、対外共通関税政策をとる関税同盟を経て、サービス、資本、人の移動が自由化された共同市場を実現した。二〇一一年五月には、EU域内の労働者（人）の移動を完全に自由化した。これに対し、AECはむしろ、ASEAN域内の経済統合を牽引するASEAN自由貿

易地域（AFTA）を核に関連措置の自由化を一部で進める「AFTAプラス」であり、その自由化と円滑化の範囲は、むしろ日本が進める経済連携協定（EPA）と類似している。AFTAでは、ASEAN先行加盟六カ国は二〇一〇年に、新規加盟四カ国は二〇一五年に、それぞれ域内関税を撤廃することが目標である。

ASEANが域内関税の撤廃を越えて関税同盟を目指すには、欧州以上に経済水準や経済規模の格差が大きいため困難である。ASEANが関税同盟を形成するには、もつとも関税水準が低いシンガポールに他の加盟国が合わせる必要がある。しかし、ASEANには依然として国家財政収入を関税に依存している国がある。WTOによれば全税収額に占める関税収入の割合は、ASEAN先行加盟国の多くが一桁台だが、フィリピンやカンボジアは二〇%を超えている（表1）。シンガポールに関税水準を合わせた関税同盟は、国家財政収入の柱の喪失を意味し、これを加盟国が受け入れることは難しい。そのため、ASEANがAFTAを越えて関税同盟に踏み出すことは現実的ではない。

また、物品、サービス、資本、人の移動の自由化が実現した地域統合は「共同市場」と呼ばれるが、AECは共同市場としては不完全である。詳細は後述するが、サービス貿易面でも欧州に比べて自由化の範囲は限られている。また人の移動の自由化についても、「実

表1 ASEAN各国の財政収入に対する関税割合

		関税比率	時点
ASEAN	タイ	5.7	2007～09年
	マレーシア	5.4	2001～03年
	インドネシア	4.5	2002～04年
	フィリピン	22.0	2005～07年
	シンガポール	0.0	2007～09年
	ブルネイ	n.a.	-
	カンボジア	24.1	2007～09年
	ラオス	11.7	2007～09年
	ミャンマー	n.a.	-
	ベトナム	n.a.	-
(参考)	中国	3.0	2006～08年
	日本	1.0	2004～06年
	韓国	4.0	2007～09年
	EU	0.6	2007～09年

出所：[WTO 2010]をもとに筆者作成

業家・熟練労働者および才能ある人材の移動を促進する」とされているにすぎず、欧州が実現したような完全な自由化を目指すわけではない。したがって、ASEANは、欧州が目指してきた共同市場とは異なる独自の緩やかな経済共同体作りを進めているといえる。

AECの青写真と実施上の問題点

AEC実現のための具体的措置と実施スケジュールを定めた「AECの青写真」では、AFTAなどこれまでの経済協力・統合措置をAECの傘のもとに集約するとともに、統合に必要な新たなイニシアティブが盛り込まれている。AECは、「公平

な経済発展」、「単一市場・単一生産基地」、「グローバル経済へ統合」、「競争力のある経済地域」という四つの要素から構成される。この四要素は、一七のコア・エレメントに分かれており、合わせて六二の措置を実施予定である（表2）。このうち、物品やサービス、投資の自由な移動など七つのコア・エレメントで構成される「単一の市場と生産基地」については、全項目の過半数に相当する三二の措置の実施が計画されており、AECの中核としてASEANがもっとも注力している分野である。

AECの青写真では、二〇一五年までにAECを創設するため、二〇〇八年から二〇一五年までの八年間を二年ごとに区分し、必要措置を段階的に実施する野心的なスケジュールが示されている。AEC実現に向けた課題のひとつは、各種措置の実行性の担保である。これまでAFTA実現のため、各国は遅れながらも関税削減を履行、遅れた国は実施を予定していた日に遡って関税削減を適用するなど、何とか辻褄を合わせながら措置を実施してきた。サービスや人の移動の自由化などAEC創設のために必要な措置の多くは、既存の国内法制度との調整や同法の改正が不可欠になり、関税削減措置を大きく上回る手続きや時間、利害関係者との調整が必要になる。またEUと異なり、ASEANでは、市場統合に際して主権の移譲が行われているわけではなく、ASEANの決定事項であっ

表2 AECの青写真の概略

章	特徴・要素	コア・エレメント	全77項・措置内訳
I	序		4 計4
II	AECの特徴と要素		4
	A) 単一の市場と生産基地		1
		①物品の自由な移動	10
		②サービスの自由な移動	3
		③投資の自由な移動	8
		④資本のより自由な移動	2
		⑤熟練労働者のより自由な移動	2
		⑥優先統合分野	3
	B) 競争力のある地域	⑦食料・農業・林業	3
		①競争政策	1
		②消費者保護	1
		③知的所有権	3
		④インフラ開発	12
		⑤税制	1
	C) 公平な経済発展	⑥電子商取引	1
		①中小企業	1
	D) グローバルな経済への統合	②ASEAN統合イニシアティブ	3
			1
		①対外関係	1
		②グローバル・サプライ・ネットワークへの参加	1
	実施	3	
III	A) 実施メカニズム	5	
	B) リソース	1	
	C) コミュニケーション	1	
	D) レビュー	1	
			計62
			計11

出所：ASEAN Economic Community Blueprintより筆者作成

でも加盟各国の批准なしでは実施できない。

措置実施を促すには罰則規定の設定が考えられる。ASEAN憲章の原案となった賢人会議報告書では、「ASEANの目的、原則、合意への重大な違反や不履行に対しては、除名を含む、権利、特権の停止などの措置をとる」と明記されていた。しかし、二〇〇八年一二月に発効した憲章ではこれら文言は全く取り入れられず、「重大な憲章違反がある場合に首脳会議に付託される」と示されているのみであり、合意事項の不履行については言及されていない。

現時点で措置実施を促す決め手はなく、加盟各国は各種措置の進捗状況を管理するAECスコアカードなどを用い、さまざまな場面でピアプレッシャーをかけ続けるしかない。シンガポールのリー・クアンユー顧問相（当時）は、日本経済新聞社のインタビューに答え、二〇一五年に構築を目指すAECについて「実現に向けて前進はするが、共同体として実際に機能するには時間が必要」と語る（二〇〇九年九月六日付）。

以下では、AECの中核的要素である「単一の市場と生産基地」のなかで、具体的な措置を多く盛り込んでいる物品とサービスの自由な移動に関する措置に注目し、その進捗と課題について検討する。

三 物品貿易自由化の進捗と課題

高水準のFTAになったAFTA

AECの主軸に位置づけられるAFTAは、一九九二年一月二八日にシンガポールで開催されたASEAN経済大臣会議(AEM)で「AFTAのための共通効果特惠関税協定」を当時の加盟六カ国間で署名したことに始まる。翌一九九三年から関税削減を開始したが、当初の目標は二〇〇八年までに適用対象品目(IL)の関税率を〇〜五%に削減することであった。

その後、ASEAN諸国は、一九九七年のアジア通貨危機など大きな外部環境の変化のたびに、関税削減に向けたスケジュールを前倒しすることで、統合を加速化するとともに新たな目標を打ち出し、「ASEANの中心性(ASEAN centrality)」をモットーに外国投資に対する求心力維持を図った。すなわち、先行加盟国は「ILの関税率〇〜五%化」を五年前倒して二〇〇三年に達成、二〇一〇年にはついにほぼすべてのIL品目の関税を撤

廃した。新規加盟国も二〇一五年の関税撤廃を目指し、徐々に関税水準を引き下げている。

ASEAN事務局資料によれば、AFTAによるASEAN加盟国の単純平均特惠関税率は、一九九三年には一二・七六%だった（ただし当時のASEAN加盟国は六カ国）。先行加盟国が五年前倒して「ILの関税率〇～五%」を達成した二〇〇三年には二・三九%、現在では限りなくゼロに近づいている。総品目数に占めるIL数の割合（品目数ベースの自由化率）を見ると、二〇一〇年八月のAFTA評議会では、先行加盟六カ国で九九・六五%の品目で関税が撤廃されたことが報告されるなど、AFTAは、例外品目が極めて少ない高水準のFTAになっている。新規加盟四カ国についても、二〇一五年の関税撤廃を目指し、全品目の九八・九六%で関税が〇～五%以下に削減されている。

タイなど一部の加盟国は、AFTA原産地証明書を発給した輸出額を公表しているため、輸出ベースのAFTA利用率を算出できる。六品目を除く全品目の関税が撤廃され、AFTAを利用する必要がないシンガポールを除き、タイの対ASEAN向け輸出における利用率は、二〇〇〇年時点でわずか六四%にすぎなかったが、二〇〇六年には二〇%を超える、二〇一〇年には三八・四%に達した。とくにタイのインドネシア向け輸出では、利用率は六一・三%に達している。これにフィリピン（利用率五五・九%）、ベトナム（同五三・二%）

が続くなど AFTA は「利用される FTA」になっている。

なお、先行加盟国における関税撤廃によって AFTA が完成した二〇一〇年、タイの AFTA を利用した輸出上位品目は、かつて高関税で保護されていた自動車関連製品がほぼ独占している。具体的には、(一) 貨物自動車、(二) 乗用車 (排気量一五〇〇cc 超〜三〇〇〇cc 以下、ガソリンエンジン)、(三) 乗用車 (排気量一〇〇〇cc 超〜一五〇〇cc 以下、ガソリンエンジン)、(四) 乗用車 (排気量一五〇〇cc 超〜二五〇〇cc 以下、ディーゼルエンジン)、(五) 窓・壁掛用エアコンであった。

AFTA 利用拡大に向けた手続き緩和の取り組み

AFTA がいまやアジア域内でもっとも利用されている FTA の代表になっている背景には、AFTA 特恵関税水準の低下とともに、原産地規則の運用が柔軟化されてきていることがある。

AFTA 特恵関税の適用を受けるには、当該製品が AFTA 原産品である必要がある。AFTA 原産品かどうかを判定するのが原産地規則である。一般的に、輸出者が FTA を利用する際には、当該製品の原産性を示す原産地証明書を取得するため、審査部局が求め

る書類を漏れなく準備、提示する必要がある。そのため、発給費用に加え、準備にあたる人件費など手続きコストを負担しなければならない。これら作業を行ってはじめて輸出先で関税が減免される。そのため、輸出企業がFTA利用を決断するには、(一) 輸出相手国で当該輸出品が投資恩典などにより無税扱いとなっていないか、(二) 特惠マージンの幅 (FTA特惠税率とWTO下での最惠国待遇税率との関税差)、(三) 手続きコストに見合う輸出货量があるか、(四) 当該品目の原産地規則を満たすか、などを検討することになる。

原産地規則は、域内取引円滑化の鍵となっており、その運用如何によっては自由貿易を阻害する非関税障壁になる特性を持っている。これまでAFTAの原産地規則は「ASEAN累積付加価値率 (RVC) 四〇%以上」であった。付加価値基準は、例えば為替レートや原材料料費の変動、またとくに電気製品では製品サイクルの短期化にもなう急速な価格下落によって、原産地比率が変動するなど特有の欠点がある。そのため、これら変動を見越して、五〜一〇%程度のバッファを確保したうえでないと利用は難しいとする企業もある。また企業はAFTA利用製品についてモデルごとに原産地比率管理が求められるため、モデルを数多く有する企業の場合、それだけで大きな負担になっていた。

ASEAN諸国は、以上のような企業側の負担をふまえて、東アジアで自らの「中心性」

を維持・確保するには取引を阻害しないもつとも自由度の高い原産地規則への移行が不可欠とし、原産地規則の条件緩和に乗り出した。すなわち、原産地規則として新たに「関税番号変更基準（CTC）」を導入して、原産地を証明するには、RVCかCTCのどちらかの基準を選択すればよいこととしたのである。CTCとは、輸入部材の関税番号が製造工程を経ることにより、別の関税番号に変更されて輸出される場合、その製品が当該国で生産されたとみなす原産地の認定方法である。これまでCTCの利用は、木製品、アルミニウム製品、および優先統合分野など一部に限られていたが、二〇〇八年八月より、この選択制の導入で、企業は調達の幅が広がるとともに、業種によっては原産地規則にかかる管理コストの低減が可能になった。

選択制導入と同時に、AFTA改正原産地規則では、デミニマス・ルール（僅少の非原産材料に関する規則）も採用された。CTCでは輸入によって調達されたすべての原材料・部材などについて、四桁レベルでの関税番号変更が求められる。デミニマス・ルールとは、例えばFOB価格の一〇％以下であれば、関税番号の変更が行われない非原産材料を使用しても当該品目はASEAN原産と認められるという柔軟な規則である。

また、原産地証明書発給時間の短縮と手続きの簡素化・円滑化を目指し、「自己証明制度」

導入に向けた取り組みが行われている。この制度の利用対象は、すべての製造者・輸出者ではなく、予め発給部局がその利用を認めた「認定輸出者」に限られる。そのためこの制度は、「認定輸出者自己証明制度」と呼ばれる。認定輸出者は、自ら作成したインボイスなどの商業上の書類に輸出貨物が原産品である旨の申告を記入したうえで、当該インボイスなどを輸入国に提出することで、輸入国側でAFTA特惠関税の適用を受けられる。

二〇一二年の自己証明制度の本格導入を目指し、二〇一〇年八月にベトナムのダナンで開催されたAEMでは、同制度のパイロットプロジェクトを実施することが合意され、実施の覚書をマレーシア、シンガポール、ブルネイの三カ国が署名した。パイロットプロジェクトの措置を早急に他の加盟国にも拡大することによって、AFTA利用のさらなる円滑化が期待される。

以上のように、原産地規則を柔軟に運用するさまざまな取り組みが進行している。しかし、AFTAがさらに利用されるために改善すべき課題も残っている。ASEAN日本人商工会議所連合会(FJCCIA)は毎年、AEC構築に際してASEAN事務局のインシアティブで優先的に解決もしくは改善できるビジネス上の障害などについて、ASEAN事務局スリン事務総長と対話を続け、改善を促している。二〇一〇年の対話で取り上げ

られた課題のひとつに「AFTA原産地証明書取得に関する問題」がある。この問題でJCCIAは、原産地証明書申請において求められる「インボイス」や、関税番号変更基準とは無関係の「コスト分析表」の提出を省略すること、原産地証明書に求められるFOB価格の記載を不要とすることなどをASEAN事務局側に要請した。とくに、FOB価格記載は、輸出者と仲介者、そして輸入者がすべて同じグループ内企業であれば、大きな問題はない。しかし、最終輸入者がグループ外企業であった場合、輸入者は「原産地証明書に記載されたFOB価格」と「仲介国企業からのインボイス」を比較することで、仲介者のマージンを知ることができる。その結果、仲介国企業は最終輸入者に自らのマージンを知られることを懸念し、域内取引で関税が減免されたとしてもAFTA利用を回避する場合も多い。なお、二〇一一年の対話では、JCCIAは、これまでの要望に加えて自己証明制度の導入を加速することもASEAN事務局に要望した。

四 サービス貿易自由化の進捗と課題

サービス形態ごとの自由化と柔軟な実施方法

サービス貿易はその形態によって大きく四つに分類される。まず、比較的自由化しやすいとされる第一モード（越境取引）と第二モード（国外消費）、そしてサービス分野の投資にあたる第三モード（サービス業務拠点の設置）、労働の移動を意味する第四モードである。ASEANのサービス自由化に向けた取り組みは、一九九五年の「サービスに関する枠組み協定（AFAS）」に始まる。

AECの青写真では、二〇一五年までにすべてのサービス分野について完全な自由化を目指しているわけではない。具体的には、第一、第二モードは完全自由化を目指すものの、第三モード、第四モードでは必ずしもその水準までは踏み込んでいない。国によってそのスタンスは異なるが、ASEAN諸国はこれまで、脆弱な国内サービス産業を保護するため、物品貿易に比べ同分野での自由化には必ずしも積極的であったとはいえず、概して完

全自由化には慎重である。

第三モードについては、サービス分野を大きく（一）航空輸送や観光などの四つの優先分野、（二）ロジスティクス、（三）その他のすべてのサービスに分け、外資出資規制を緩和する（表3）。A F A Sが加盟各国に求めている最終目標は、A S E A N加盟国資本に対する「出資比率七〇%以上」である。まず「出資比率五一%以上」の実現は、優先分野で二〇〇八年、ロジスティクスとその他すべてのサービスで二〇一〇年である。最終目標である「出資比率七〇%以上」は、それぞれ二〇一〇年、二〇一三年、二〇一五年の実現を目指している。

表3 ASEANのサービス貿易・第三モードの外資出資比率緩和スケジュール

	累計セクター数	4優先分野	ロジスティクサービス	その他サービス	
					建築サービス
2006年	55	49%以上		30%以上	
07年					
08年	65	51%以上	49%以上		51%以上
09年					
10年	80	70%以上	51%以上		
11年					
12年	100				
13年					
14年	120		70%以上		
15年					
				70%以上	

出所：[ASEAN Secretariat 2009]より筆者作成

(注) 4優先分野は、航空輸送、e-ASEAN、観光、ロジスティクス。その他の分野の市場アクセス制限の除去は2015年までに漸次実施。

第四モード（労働の移動）について完全な自由化は望むべくもない。IMFの世界経済見通し（二〇一一年九月）によれば、もともと所得が高いシンガポールともっとも低いミャンマーとでその格差は五八・二倍にも達する。このような所得格差のなかで、第四モードの自由化は、各国の産業構造や就労環境を崩壊させかねない。そのため、AECの青写真において人の移動は「熟練労働者」に限って推進される。とくに、ASEAN域内で相互承認協定（MRA）を締結し、特定分野の資格者を対象に域内での熟練労働者の移動の自由化を目指す。

最初にASEAN域内で締結されたMRAは、エンジニアリングサービス分野であり、二〇〇五年一二月に経済相間で署名された。以降、看護サービス（二〇〇六年一二月）、測量技師、建築サービス（ともに二〇〇七年一月）、会計監査サービス、開業医、歯科医（ともに二〇〇九年二月）とその範囲は徐々に拡大している。青写真では「人の移動」について、専門家および熟練労働者に対する査証、労働許可証の発給を促進すると明記されるにとどまっている。つまり、EUが二〇一一年五月に実現したような「人の移動」の完全自由化を、ASEAN諸国は最初から目指してはいない。また、MRAで合意した特定分野についても、各国の利害が絡み合い、依然として実行に移されていない。

A F A Sでのサービス貿易自由化交渉は、W T OのG A T Sと同様のポジティブリスト方式に基づく。同方式は、市場アクセスや内国民待遇など、サービス自由化の基本的義務を負う分野をリストに掲げるものである。対象分野の拡大や自由化措置の拡充は、今後の交渉（ラウンド）に委ねる方式で自由化を実施する。

ポジティブリスト方式を基本にしつつ、A S E A N諸国は、A F A Sでのサービス貿易自由化交渉のラウンドが進むごとに、自由化の実施方法を柔軟化してきた。一九九六年から一九九八年まで実施された第一ラウンドでは、G A T S方式と同じリクエスト・オフアー方式が採用された。この方式は、まず他の加盟国に対し自由化を求める分野を特定したうえで相手国に要求する。要求を受けた加盟国は、自国の対応可能な範囲で自由化内容を提示する。しかし、第二ラウンドでは、共通サブセクター方式に変更し、四カ国以上の加盟国間で自由化を約束したサブセクターについて、他の加盟国も同様に自由化していくという方式を採用した。二〇〇二年から始まった第三ラウンドでは、交渉開始に必要な加盟国数条件を三カ国に減らすとともに、サービス貿易自由化交渉としてははじめて、特定分野の自由化を期限前に加速化する「A S E A NマイナスX」方式を導入した。サービス貿易での同方式の導入は、二〇〇二年七月の非公式A S E A N経済大臣会議で、議長国のマレー

シアが提案したことに始まる。二〇〇三年九月にAEMで署名された「AFAS修正議定書」では、二国間もしくはそれ以上の加盟国で交渉し、特定のセクターやサブセクターの自由化に関し合意することができると明記された。ただし、特定国間での自由化にかかる特惠扱いについて、残りの加盟国に対し適用するかどうかは任意とされている。また、加盟国が前回の交渉ラウンドで決定した約束を達成できない場合、次回の交渉ラウンドで遅延回復が可能なこと、自由化が合意されたサブセクターについて約束できない加盟国は、他の分野で代替可能なことが明記され、各国の事情に配慮した柔軟性を持った自由化を推進している。

現在、交渉は第五ラウンドが終了し、第六ラウンドに突入している。AECの青写真では、AEC目標年である二〇一五年まで二年ごとに、七から二〇の自由化対象分野を新たに扱うとし、各分野の自由化スケジュールを策定するとしている。これは、二〇一五年時点でもサービス貿易自由化に向けた作業が引き続き行われる予定であることを意味する。したがって、二〇一五年までにサービス貿易自由化が完了するわけではない。

サービス分野の投資自由化の進捗状況

第一モード（越境取引）や第二モード（国外消費）は比較的自由化しやすいため、これらだけを見るとサービス産業での自由化が進展しているように見える。しかし、サービス分野の投資を意味する第三モードに注目すると、AECの青写真では、二〇一五年までに第三モードの市場アクセス制限を順次取り除くとしているものの、依然として自由化約束に後ろ向きな国が多いことがわかる。それでも、GATSの自由化約束と比べれば、AFASではより進んだ自由化が約束されている。その意味で、AFASはGATSでの約束を上回る自由化をASEAN加盟国に提供する「GATSプラス」であるといえよう。

WTO加盟国は、GATSのもとで自由化約束表を提出している。表4は、ASEAN主要四カ国（タイ、マレーシア、インドネシア、シンガポール）の第三モードの自由化状況に

表4 サービス貿易・第三モードの約束分野数と全体に占める比率

	WTO/GATS		AFAS	
		比率		比率
インドネシア	28分野	20.3	78分野	56.5
マレーシア	45分野	32.6	61分野	44.2
シンガポール	35分野	25.4	68分野	49.3
タイ	54分野	39.1	84分野	60.9
ASEAN4平均	40.5分野	29.3	72.8分野	52.7

出所：AFAS第7パッケージ、GATS各国約束表より筆者作成

(注) WTO (MTN.GNS/W/120) の全155分野のうち金融、航空運送を除いた138分野を対象とした。

ついで、二〇〇九年二月に署名されたAFAS第七パッケージとGATSの約束表とを比較した。AFASでは、金融サービスと航空運送サービスについては別途自由化交渉が行われているため、対象はこれら計一七サブセクターを除く計一三八分野とした。

サービス貿易に関する約束表は「市場アクセス制限」と「内国民待遇制限」、「追加的約束」で構成されるが、今回、市場参入可能性を計る観点から「市場アクセス制限」に焦点をあて、ASEAN各国の自由化状況を検証する。まず、自由化約束範囲について、対象一三八分野のうち、GATSで自由化約束をしている分野は、ASEAN四カ国平均で四〇・五分野と全分野に占める比率は三割に満たず、残りは投資による参入が制限されている。一方、AFASでは平均で七二・八分野、その比率は五〇%を上回っている。とくにタイはGATSでも五四分野（三九・二%）、AFASでは八四分野（六〇・九%）で何らかの自由化約束をしており、対象国のなかでは範囲がもっとも広い。また、インドネシアはGATSではわずか二八分野でのみ約束をしているにすぎないが、AFASでは七八分野を約束している。

次に、各国がサービス分野の投資（第三モード）でどの程度自由化を約束しているかを可視化するため、GATS約束表と比較する数値化を試みた（表5）。「自由化約束範囲」

とは、全分野に占める約束表の対象範囲（最大で一ポイント）、「自由化水準」とは、当該約束分野の自由化の程度（最大で一ポイント）である。「自由化約束範囲」と「自由化水準」の両指数を乗じることと算出した「総合自由度」については、当該国がすべてのサービ分野で完全に自由化している場合には一ポイント（最大）となる。

表5からわかるように、GATSでは各国とも自由化約束範囲は非常に限られており、○・二から○・三ポイントにとどまっている。それに対してAFASでは四カ国すべてで対象範囲を拡大している。とくにインドネシアはGATSでもっとも狭い範囲での自由化のみを約束していたが、AFASではもっとも

表5 サービス貿易・第三モードの自由度

	GATS			AFAS		
	自由化 約束範囲	自由化水準 (約束分野)	総合 自由度	自由化 約束範囲	自由化水準 (約束分野)	総合 自由度
インドネシア	0.16	0.54	0.09	0.46	0.64	0.29
マレーシア	0.23	0.57	0.13	0.32	0.55	0.17
シンガポール	0.18	0.71	0.13	0.37	0.70	0.26
タイ	0.28	0.69	0.19	0.41	0.68	0.28

出所：AFAS第7パッケージ、GATS各国約束表より筆者作成

(注)「自由化約束範囲」は、サブセクターの「すべてが対象」は1.0ポイント、「一部が対象」は0.5ポイントとし、両者の和を全分野数138で除して算出した。「自由化水準(約束分野)」は、約束したサブセクターについて、「制限しない」は1.0ポイント、「一部制限しない」「一部条件あり」は0.5ポイント、「一部制限しないかつ一部条件あり」は0.2ポイント、「約束しない」は0ポイントとし、その和を当該国の自由化約束分野数で除して算出した。また、「外資比率51%超可」のサブセクターは1.25ポイントに加点した。

対象範囲が広がっている。

AFASのもと、ASEAN各国が「GATSプラス」として加盟国に第三モードの自由化を提供する分野はさまざまである（表6）。インドネシアでは、電気通信や建築関連エンジニアリング、海上輸送、道路輸送などインフラ関連が「GATSプラス」となっている。マレーシアはIT技術関連などの電子計算機関連サービス、建築関連エンジニアリング、教育などではすべてのサブセクターでASEAN加盟国に対し、より進んだ自由化措置を提供している。シンガポールでは問屋、卸売、小売、フランチャイズで、タイは卸売、フランチャイズでGATSプラスを実現している。

次に約束分野の自由化水準に目を移すと、シンガポールやタイなどはGATSでも自由化約束分野ではあまり条件を付けず、すでに高い自由化水準を維持していた（表5）。

表6 ASEAN主要国のサービス貿易・第三モードのGATSプラス状況例

インドネシア	電気通信サービス、建築関連エンジニアリングサービス、教育サービス、健康・社会事業サービス、観光・旅行サービス、海上輸送サービス、鉄道輸送サービス、道路運送サービスなど
マレーシア	電子計算機関連サービス、建築関連エンジニアリングサービス、教育サービス、海上輸送サービスなど
シンガポール	自由職業サービス、流通サービス、健康・社会事業サービスなど
タイ	研究・開発サービス、不動産サービス、運転者を伴わない賃貸サービス、流通サービス、娯楽・文化・スポーツサービスなど

出所：AFAS第7パッケージ、GATS各国約束表により筆者作成

そのため、これらの国はA F A Sによって自由化水準を必ずしもさらに高度化させたわけではないことがわかる。一方、ここでもインドネシアは〇・五四ポイントから〇・六四ポイントへと拡大している。自由化約束範囲の拡大が寄与した結果、総合自由度は四カ国すべてで拡大している。

ただし、A F A Sにおけるサービス分野の投資自由化の恩恵は、各加盟国の法律に基づき「地場（内資）企業」と規定される企業が対象であり、外資系企業が直接的に恩恵を受けることは難しい。A F A S第六条「利益の否定」の項では、非加盟国の自然人や加盟国の法令のもと規定される非加盟国民に保有・支配される法人は対象とはならないことが明確に記されている。A S E A N諸国の地場企業との合併事業を実施している外資系企業の場合は、パートナーとともに域内市場を狙うことも考えられる。また、加盟国ごとに「地場（内資）企業」の定義は異なるため、国によっては在A S E A N外資系企業も対象となる可能性もある。

また、外資系企業による投資については、A F A Sでの自由化約束が必ずしも実態を超える自由化になっているとは限らない。A F A Sの投資自由化水準では、四カ国のなかで経済水準が高いシンガポールとマレーシアの総合自由度は、他の二カ国に比べ低い

結果となっている。マレーシアはサービス産業の多くでこれまで最低三〇%のブミプトラ資本の保有を求めていたが、これは逆に多くのサービス分野で最終目標「外資出資比率七〇%への緩和」をすでに達成していることを表している。さらに同国は、二〇〇九年四月に、二七分野でこのブミプトラ規定を撤廃し、六月には、金融・保険業の資本規制緩和を発表した。二〇一〇年五月には、「流通取引・サービスへの外国資本参入に関するガイドライン」を発表し、ハイパーマーケット、スーパーストアを除き、同分野のブミプトラ資本三〇%条件を撤廃した。

シンガポールについては、外国投資規制の適用対象は金融サービス、保険、メディア・放送など特定業種のみであり、これら分野以外は、外国資本による全額出資が原則認められている。シンガポールは、現状ではほぼ完全に自由化を達成しているにもかかわらず、GATSおよびAFASなどでは数多くの分野で制限している。これら両国は、AFASの最終目標をも上回る自由化をすでに達成しており、AFASによる自由化のインパクトは皆無といえる。他方で、現状でも出資比率が制限されている分野が多いタイやインドネシアでは、AFASは投資自由化に大きな役割を担うことになる。これら二カ国に投資を検討しているASEAN企業にとって、AFASによるサービス産業の投資自由化は市場

参入の突破口となる可能性がある。

サービス分野の投資自由化に向けた課題

ASEAN各国は域内に対し、二〇一五年に向けて順次、外資出資比率制限を七〇%まで緩和していく。しかし、この計画について、すでに政府関係者から期限どおりの実施は困難との見方も出ている。実際に、二〇一〇年に合意するはずの第八自由化パッケージについて、二〇一一年八月にインドネシアのマナドで開催されたAEMでも合意できていない。

外資出資比率制限緩和について「(決められた期限からさらに)四年から五年は要する」(タイ商務省貿易交渉局担当者)とし、スケジュール遅延は不可避との見方が強い。遅延のおもな理由として、第一に、サービス分野の投資には、分野によっては重層的に規制がかけられていること、第二に、AFASには複数の救済規定があることなどが挙げられる。

第一の理由について、外資法などに加えて、業法でも外資出資に関する条件など規定が設けられている場合がある。業法では、公共の安全や秩序維持、経済的弱者の保護など公福祉の観点から特定業種の事業実施や参入に制限を加えている。その場合、外資法に加

え業法など複数の法改正も合わせて必要になる。

例えばタイの場合、一九七二年に制定され、一九九九年に改定された外国人事業法は過半超の外資出資を制限する業種をネガティブリスト方式で明示している。会計・法律サービスや、資本金一億バーツ未満の小売・卸売業、観光業などサービス分野が多数、規制業種に指定されているが、明示されていないサービス業についても包括的に参入を制限している。これに加えて、例えば教育サービス分野では、関連法において外資比率は五〇%未満であることに加え、役員は少なくとも半分、そして妥当な場合、マネージングダイレクターもタイ国籍者でなければないと規定されている。さらには、経営者、学校免許申請を希望する代表者、学校理事、副理事などに加え、大学評議会委員の半分はタイ国籍保有者であることも求められている。以上のように、外国人事業法に加え、業法による出資比率規制や役員などの国籍条項を通じて、重層的に外資参入が制限されている。

サービスの投資自由化が遅延する第二の理由は、AFASのさまざまな救済規定にある。前述のとおり、加盟国が前回の交渉ラウンドで決定した約束を達成できない場合、次ラウンドで遅延回復が可能となっている。また合意されたサブセクターでの自由化が達成できない場合、他の分野で代替することが認められている。これら多くの柔軟措置や適用除外

措置は、特定分野の自由化に消極的な国にとって都合の良い逃げ道になっている。

また、A F A Sで採用している「A S E A N マイナスX」方式は、自由化に対応可能な特定国間だけでも先に自由化を推進することで統合のモメンタムを維持するという能動的な側面が大きい。しかし、後からの自由化実施に明確な期限は設けられていない。経済格差を内包するA S E A Nには一定期間の柔軟措置も必要ではあるが、A S E A N地域に対する投資の求心力維持のためには、自由化期限を明示することに加えて、進捗状況や実施見通しを可能な限り開示し、予見可能性を高めることが不可欠である。

複数の法令が絡み合っていることに加えて、さまざまな柔軟措置が適用されるサービス分野の自由化の進捗状況は、投資家にとってわかりにくく、遅延している国がいつ自由化するかなど見通しが立ちにくいのも自由化に後ろ向きな印象を与える。A E Cの進捗状況を表すスコアカードは、措置ごとや国ごとの進捗は公開されておらず、A E Cの四つの要素ごとに達成度が示されているにすぎない。例えば、「単一の市場と生産基地」は八二%、「競争力のある地域」は五〇%、「公平な経済発展」および「グローバルな経済への統合」についてはそれぞれ一〇〇%と評価され、その結果、全体での達成度は七三・六%としている。これらの詳細を公開し、ピアプレッシャーを上手に使いながら、自由化に向けた取り組み

を促すことも必要であろう。

五 ASEAN経済共同体実現に向けた課題と東アジア広域経済圏形成

以上、ASEAN諸国が、実現を目指す経済統合の姿を概観し、AECの中核に位置づけられている「単一の市場と生産基地」形成の道のりを、物品貿易およびサービス分野の自由化の進捗状況と課題を示すことで見てきた。

まず、AECが目指す経済統合の姿は、関税同盟や共通市場ではなく、域内の関税撤廃を実現しつつあるAFTAにさまざまな関連措置をプラスしたものであるということである。一九九二年にその形成が合意されたAFTAは、先行加盟国において関税が撤廃される二〇一〇年に一応完成をみて、新規加盟国でも二〇一五年に関税撤廃がなされる見込みである。タイなどの多くの加盟国で、AFTAの利用率は高まった。原産地規則の柔軟な運用など、AFTA利用拡大に向けた取り組みもなされている。しかし、企業にとって使い勝手のよいFTAとするために、取り組むべき課題も残っている。産業界の声が政策決

定に反映され易い仕組みの構築が不可欠である。

他方、サービス分野の完全自由化の道のりは遠い。とくに、サービスの投資自由化については、さまざまな障壁があることが示された。AFASでは、WTOのGATSでの約束を上回る自由化約束を示している加盟国も多いため、実施されれば、AFASの効果は期待できる。しかし、AFASのさまざまな実施上の柔軟性や、重層的な外資規制を持つ各国国内法の存在は、自由化を遅らせる原因となっている。

以上のような課題を克服してAECを構築することは、ASEAN地域を含む東アジアの経済統合を加速させるひとつの手段でもある。東アジア地域では、東アジア大の広域経済圏の構築が検討されている。現在までに政府間で検討されているのは、日本が主導する東アジア包括的経済連携（CEPEA）構想（ASEAN+6）と、中国・韓国が推進する東アジア自由貿易圏（EFTA）構想（ASEAN+3）の二つである。二〇一一年八月にインドネシアのマナドで開催されたASEAN+3経済大臣会議と東アジア首脳会議（EAS）経済大臣会議では日中共同で、メンバーシップにこだわらず、「ASEANプラス」という形式で物品貿易、サービス、投資について、将来的な東アジア地域大のFTAでの自由化のあり方について検討するための作業部会創設を提案した。東アジア地域

大の経済圏構想に最大で一六カ国が関与することになるが、どちらにしてもそのマジヨリ
ティを占めるASEAN一〇カ国で実現できない措置は、東アジア地域大でも実現はでき
ない。そのため東アジア地域大での措置は、AECの措置、もしくはASEANが対話国
と実施する五つの「ASEAN+1」FTA措置の最大公約数となる可能性が高い。東ア
ジア広域経済圏構想を広範囲かつ高度なものにするために、日本はAEC構築に積極的
に
関与し、より高い水準の経済統合にすべく規則作りや措置実施面で支援することが不可欠
である。

