

東アジア経済統合と日本の戦略（特集 国際シンポジウム 東アジア地域統合と日本 -- 国家・市場・人の移動）

著者	若松 勇
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
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	164
ページ	12-13
発行年	2009-05
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://doi.org/10.20561/00046682



東アジア経済統合と日本の戦略

若松 勇

東アジアでは、ここ数年の間で、自由貿易協定（FTA）が急速に実施に移されつつある。FTAが域内の貿易に及ぼしている影響をみた上で、今後の東アジア経済の統合推進に向け、日本が取り組むべき課題について考えたい。

● FTAによる貿易への影響が顕在化

かつてはFTAの空白地帯と言われていたアジア地域でも、特にここ五年ほどの間に、数多くのFTAが発効し、貿易投資環境が大きく変化している。東アジア（ASEAN+6）域内で発効済みのFTAは一九に上る。

東アジアにおいて次々に実施に移されているFTAは、実際にどの程度利用されているのか。まず、同地域で最も先行しているFTAとしてASEAN自由貿易地域（AFTA）の活用状況をみると、タイの場合二〇〇七年に同国のASEAN域内向け輸出のうち、CEPT（Common Effective Preferential Tariff）を使って輸出した割合は、二二・六％と年々その割合が

高まっている。国別で見ると、特にインドネシア向けが五〇・七％、ベトナム向けが四五・一％、フィリピン向けが四〇・九％と高い割合を示している。ASEAN諸国では、輸出加工区を含め、輸出のための部品・原材料の関税免除制度などが広く普及しており、CEPTを利用する必要がない輸入取引も多い。こうした点を含めて考えると、CEPTの利用は、相当程度、企業の間で定着しているといえよう。

タイとオーストラリアの貿易でもFTAの影響が大きく現れている。タイ・オーストラリア二国間FTAは、二〇〇五年一月に発効した。タイ商務省によると、二〇〇七年で、タイのオーストラリア向け輸出全体の六六・二％でFTAによる特惠関税が利用されている。品目別にみると、トヨタ、ホンダなど日系自動車メーカーなどによるタイからの自動車輸出が目立つ。FTA発効前の二〇〇四年は、タイからオーストラリア向けの乗用車輸出は一一〇万ドル、ピックアップトラックなど商用車が二五三〇万ドルであったところ、FTAが発効した二〇〇五年には、乗用車

輸出が前年比二倍の二二〇万ドル、商用車輸出が同五〇・六％増の三八一〇万ドルに急増した。

二〇〇四年九月から開始されたタイ・インドFTA（八二品目のアーマーハーベストのみ）も、タイ商務省によると、九八・一％とほぼ全ての輸出についてFTAが活用されている。具体的には、プラスチック樹脂のポリカーボネートは、二〇〇四年のインド向け輸出が一七〇〇万ドルであったところ、二〇〇五年には一億二二〇〇万ドルと前年比六・六倍に拡大した。同様に、エアコンの輸出が八〇〇万ドルから一六〇〇万ドル、テレビ用プラウン管が五〇〇万ドルから二二〇〇万ドルに急増するなどの変化がみられた。逆に、インドからはギアボックスのタイ向け輸出が二〇〇四年の四〇〇万ドルから二〇〇五年には三〇〇〇万ドルに増加した。

以上は一例であるが、次々と発効するFTAは、東アジア域内の貿易を着実に拡大させていくものと考えられる。



若松勇 氏

●重要性高まる貿易円滑化への取り組み

ただし、FTAによる関税低下の効果をより顕在化させるためには、貿易円滑化への取り組みが不可欠である。これは、既に関税撤廃が相当程度進んでいるFTAをみるとわかる。ASEANは加盟国一〇カ国の人口を合計すれば五億人を超す市場となるが、依然として「一つの市場」とはほど遠い状況にある。ASEANは共同体を目標しているが、今のところEUのような関税同盟になるという構想は含まれていない。そのため、域内関税の引き下げは順調に進んでいるが、ASEAN内では国境を越える度に通関手続きが必要である。また、AFTAの特恵関税を享受するためには原産地証明書(フォームD)も取得しなければならない。さらに、輸出先の規格・基準を取得しなければならないケースもある。特に、通関手続きの問題は、進出日系企業にとっても日々のオペレーションに直結するため、関心が高い。ジェトロが二〇〇八年一〇〜十二月に、ASEAN及びインドの現地進出日系企業に対して実施したアンケート調査によると、貿易制度面での問題点として、「通関等手続きが煩雑である」(回答率四五・〇%)との回答が最も多かった。これに、「通達・規則内容の周知徹底が不十分」(同三七・五%)、「通関に時間を要する」(同三六・一%)が続く。

通関手続きに関しては、現在、ASEANでASEANシングルウィンドウ(ASW)を加盟国間で構築する取り組みが進められており、その動向が注目される。ASWとは、輸出入の際に、複数の行政機関にまたがる申請や許認可を一つの電子申告フォームで提出し、一括して承認を受ける仕組みである。

●日本の取り組むべき課題

東アジアで次々とFTAが発効する中で、東アジア経済統合の推進に向け、日本の取り組むべき課題は何か。まず、急速に実施に移されつつある、域内の数多くのFTAを東ね、より広域の東アジア経済統合を実現すべきである。その場合、日本企業のアジアにおけるサプライチェーンの広がりを考えると、当面の目標としては、ASEAN+6による東アジアEPA構想(CEPEA)の実現を目指すべきと考えられる。

ただし、東アジアにおける経済統合は域外にも開かれたものである必要がある。これは、欧米市場への輸出を通じて発展してきた東アジア経済の歴史を振り返れば自明である。中長期的には、米国の提唱するアジア太平洋自由貿易圏(FTAAP)にまで広がることを望まれる。

持続可能な経済統合の実現には、域内格差の拡大への対応も必要である。大幅な域内経済格差は統合を深化させていく上で障害になる。全ての域内国が経済統合による

自由化のメリットを実感できるように、人材育成、産業育成、中小企業のための協力などを日本などの域内の先進国が積極的に支援していく必要がある。

これに関連し、実態的に特に域内後発国の経済統合を深化させていくためには、物理的なインフラ整備も不可欠である。ただし、膨大なインフラ開発資金を全てODAなどの公的部門でカバーするのは不可能であり、民間資金の活用が望まれる。インドでは、日印政府の協力により「デリー・ムンバイ間産業大動脈構想」の取り組みが始まっている。これは民間資金を活用して、ハードとソフトのインフラ整備を同時に進めていくこととする構想である。二〇〇八年八月に開催されたASEAN+6の経済大臣会合では、このモデルを東アジア全域に広げる東アジア産業大動脈構想が日本政府から提案され、各国から賛同を得ている。米国発の金融危機により、戦後未曾有のレベルで世界経済の後退が進行している。当面の間、従来のように米国に依存した形での成長は望めそうにない。こうした観点からも、今後は東アジア経済が、経済統合を進め、世界の成長センターとして、需要面で世界経済を支えていく役割を一層担っていくべきである。世界経済の安定的な発展のために、東アジア域内のインフラ投資、消費などにより、需要を拡大させていくことが望まれる。

(わかまつ いさむ/ジェトロ企画部)