
第4章

ASEAN 経済共同体の効果

磯野 生 茂

はじめに

ASEAN 経済共同体 (AEC) は ASEAN 共同体の三つの柱 (pillar) のひとつとして2015年12月31日に正式に創設された。疑う余地もなく、AEC は ASEAN にとっての大きな一里塚である。一方、AEC がメディアなどを通じて ASEAN 内外の人に不十分な形で伝達される過程で、大きな三つの誤解を生む事態にもなっている。第一の誤解は、AEC が欧州連合 (EU) や前身の欧州経済共同体に匹敵する経済統合であるとみなすものである。第二は、2015年12月31日に抜本的な制度変更があったというものである。第三は、AEC は自由化のレベルが非常に低く、企業にまったく役に立たない、と結論づけてしまう逆の誤解である。これらはすべて、AEC にて具体的になにが行われたのかをみないまま議論することに起因する。

第3章でみたように、AEC の施策の実施レベルには分野ごとに大きな差異が存在する。ASEAN にはさらに、AEC の施策とは直接関係のない ASEAN 各国独自の国内措置、二国間の協力、大メコン圏 (GMS) 協力のようなサブリージョンの協力が重層的に存在し、このため、AEC による施策が実施されたとしても、企業にとっての実質的な制度変更を意味しないことがある。本章では、その状況下においても AEC が創設される過程でいくつか企業に資する実質的な制度変更が行われ、それらが企業の行動を変化させていることを示す。この章では、前述の三つの大きな誤解を提示し、具体的事例をみる必要があることを強調する。そのうえで AEC の効果を、AEC による実質的な制度変更とそれにとまなう企業の行動の変化と定義し、第2、第3節にて自動車産業における生産ネットワークの変化と、ローコストキャリア (LCC) の隆盛の代表例であるエアアジア

アの発展についてふれ、AECの具体的な制度変更の中身と絡めて紹介することで、AECの効果を輪郭づける。

さらに、2015年末の妥結はならなかったものの、現在2016年中の妥結をめざして16カ国にて東アジア地域包括的経済連携（RCEP）交渉が進められている。ASEANは周辺国と5つの自由貿易協定・地域（FTA）（ASEAN+1 FTA）をすでに発効させている。AECではASEANとASEAN域外国とのFTAが扱われているため、それに該当するASEAN+1 FTAやRCEPはAECの取組みのひとつとみなされている。RCEPは2015年末までになされたAECの施策に加えてさらなる実質的な制度変更を企業にもたらし、追加的な効果を発生させる可能性がある。地理的範囲が東アジア全体に及ぶため、既存の生産ネットワークを大きく変え、またサービス業においても多くの変化を生じさせ得る。しかし、これはRCEPが発効するだけで生じるものではない。第4節では、RCEPがどの点で実質的な制度変更をもたらし得るか、また使い勝手のよい協定とはなにかについての議論を紹介し、RCEPがASEANに追加的な効果をもたらすための条件を示す。

第1節 AECの効果とは

1. AECの三つの誤解

まず、AECの三つの誤解から出発する。

AECに関する第一の誤解は、AECの「共同体」という名称から、AECがEUや前身の欧州経済共同体に匹敵する経済統合である、とみなすものである。ここから、中身をみることなく、域内外のメディアに「ビジネスチャンス到来」「国内産業の危機」といった文言が登場することになる。石川（2008）にあるように、AECはEUよりも、広義のFTAないし経済連携協定（EPA）に近い。単一通貨、共通域外関税、政府調達、非熟練労働者の移動等、EUでは統合や自由化が行われていても、AECでは扱われていないものが多く存在する。扱われている分野においても、関税撤廃・消費者保護⁽¹⁾・域外FTAの締結の3項目はAECブループリント（以下、青写真2015）の想定どおりないし想定以上に達成したが、

ほかの項目は例外が多く限定的で⁽²⁾、EUと比較できるレベルにはない（第3章；国際貿易投資研究所 2015）。AECを議論するにあたっては、なにがどこまで行われ、なにが行われなかったのかを正確に把握しなければならない。

第二は、共同体の始動にあたり2015年12月31日に抜本的な制度変更があった、というものである。同様に、2016年以降重大な影響がASEANに及ぶだろう、という誤解も存在する。AECは青写真2015で定められた施策を段階的に施行してきたものの積み重ねからなり、2015年末に劇的な変化をもって訪れたものではない。事実、2015年8月22日に開催された第47回ASEAN経済大臣会議（AEM）の共同宣言の時点で、青写真2015の506優先施策のうち、463（91.5%）が施行済みと発表され、この数字は、2015年10月31日時点で469（92.7%）に上昇した（ASEAN 2015a）。カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム（CLMV）の関税撤廃の取組みが2018年まで続くように、2015年末を越えたAECの施策も存在し、ASEANは2025年のブループリント（以下、青写真2025）をすでに発表している（ASEAN 2015b）。AECの創設は、継続的・段階的な経済統合プロセスの通過点にすぎない。また、後述する事例のように、AECにかかる効果は2016年以降を待つまでもなく、すでに現出している。

第三は、AECは自由化のレベルがまったくもって不十分で、企業の役に立たない、と結論づけてしまう逆の誤解である。優先施策でなくAEC全体の実施率は79.5%（611施策中486を施行）と低く（ASEAN 2015a）、また非関税障壁の撤廃のように実質的な制度変更がみられなかったもの、技能労働者の移動のように相互承認協定は締結されたが国内法が優先されるため実態がともなっていないもの（岩崎 2015）など、課題が多くみられる。外国からのサービス業投資に対する規制においては、近年に至るまでASEAN域内各国の国内法・規則による自由化のレベルがASEANサービス貿易枠組み協定（AFAS）による約束のレベルを上回っている状態が続いていたため、AFASによる約束が実質的な差異を生んでいなかった（Fukunaga and Isono 2013）。バンコクを起点とするラオス経由ハノイ行き・カンボジア経由ホーチミン行きの陸上貨物輸送では道路整備が進み、今後三国間通過交通にかかる制度的な改善が期待されているが、これらはAECにおける陸上輸送円滑化施策の実施を待たず、二国間の覚書の組合せやGMSにかかる国境円滑化措置によって実現されようとしている。これらの理由により、ともするとAECが実態的な効果を及ぼしていないとの誤解を与えかねない。

2. AEC の効果の定義

このように、AEC は EU と比較すれば非常に限定的であり、段階的な経済統合プロセスの一時点をもって AEC 創設と名付けただけで、劇的な変化が2015年末に訪れたわけではない。さらに、AEC の施策と直接関係のない各国独自の国内措置改革、二国間協力やGMSのようなサブリージョンの協力による措置が AEC の措置のレベルを上回っていることがあり、AEC の各措置がどう実質的な変化につながっているかがみえにくい。

ASEAN (2015c) は、ASEAN 域内・域外双方における貿易額の増加、CLMV の貿易シェアの増加、世銀 Doing Business 調査における輸出入に必要な日数の低下等の数字をひいて、企業が ASEAN 域内や世界とより強く貿易で結び付けられるようになったことが AEC の成功事例のひとつであるとしている。ASEAN (2015a) は、エアアジアとともに小売・コーヒー栽培加工・プラント建設分野の特定企業を紹介し、AEC の実働例としている。しかし、これらの事例紹介では AEC のどの具体的施策がどのように影響を与えたかは説明されていない。これら事例の背後には関税撤廃に代表される AEC の施策によるものだけでなく、AEC の施策とは直接関係のない、ASEAN 各国の独自の国内施策によるもの、二国間の覚書やサブリージョンの協力によるもの、また施策の変更によらない各企業の努力によるものが混在しており、「ASEAN 地域の成功事例」とはいえども「AEC の成功事例」といえるかどうかは確かではない。

さらに「企業の役に立たない」と結論づけてしまう第三の誤解は、青写真2015が策定される以前に多国籍企業が ASEAN や東アジアに高度な生産ネットワークを確立していたことにも関係する。Hiratsuka (2006) によるタイのハードディスクメーカーの調達例では、2005年時点で、タイの当該企業が、タイ、先進 ASEAN (シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン)、中国、香港、台湾、日本、アメリカ、メキシコから部材を調達していた。特筆すべきは、複数の国、複数の企業からまったく同じ規格の部材を調達していたことである。これは、複数から調達することで、需要の変動、為替の変動、災害や社会的変動など突発的事象に対処するとともに、すでに寡占状態となっていた部材メーカー同士の価格競争を促し、部材メーカーに対する交渉力を維持するという目的があったといわれている。このような複雑な調達が可能であった理由は、部

品の免税措置、関税払戻しスキーム、世界貿易機関（WTO）の情報技術協定（ITA）といった制度とともに、生産ネットワークを可能にする洗練されたロジスティクスと情報通信技術が先進 ASEAN 諸国においてすでに存在し、おもに多国籍企業によって十分に活用されていたからである。よって、免税措置をすでに享受している電子電気産業の多国籍企業にとって、AEC の関税撤廃は直接的な影響を与えないことになる。

「ASEAN 地域の成功事例」と「AEC の成功事例」を区別し、そのうえでなにか AEC の効果であるかを議論するためには、AEC によってなにか追加的な自由化としてもたらされたのか、またその追加的な自由化がどう企業の行動の変化に結び付いたのかを議論しなければならない。いいかえれば、青写真2015の策定時点で、企業活動にとってどのような問題があったのか、また、AEC の施策が実行されることで、どの点がどう解消され、結果としてどう企業の行動の変化に結び付いたのかを知る必要がある。

青写真2015の策定時点での ASEAN の経済活動に係る課題は以下の四点に集約される。第一に、カンボジア・ラオス・ミャンマーではインフラの整備が遅れていたことである。また、先進 ASEAN 諸国においても、最大経済都市と玄関港・空港を結ぶ交通インフラ・産業インフラは高度に整備されていた一方、とくにインドネシア、フィリピン、ベトナムでは、最大経済都市から離れた周辺地域の整備が遅れていた。第二の課題は、完成車等、一部最終財の関税が比較的高いままであったことである。第三に、サービス業の自由化が製造業と比較して低いレベルにとどまっていたことである。そして第四に、さまざまな非関税障壁が残存していたことである。

AEC が創設される過程でのそれぞれの課題に対する変化のレベルは大きく異なっている。最終財の関税は大幅な改善がみられ、原加盟 6 カ国では関税撤廃が実現し、後発 4 カ国の関税撤廃・削減も進んだ。サービス業の自由化は部分的ながら実質的な改善がみられた。一方、非関税障壁のように ASEAN としては実質的な改善がみられなかったもの、産業インフラのように、おもに各国の努力によって段階的な改善が図られたものもある（第3章；石川・清水・助川編 2013；国際貿易投資研究所 2015）。

以上の議論から、本章では、AEC の効果を、AEC による実質的な制度変更とそれにとまなう企業の行動の変化と定義する。次節からは、AEC の最も大きな

達成事項である関税撤廃がもたらした特徴的事例として自動車産業における企業行動の変化を挙げ、つぎに、限定的な航空自由化の制約下で実態的な経済統合を推し進めることに成功したエアアジアの事例を紹介し、それぞれ AEC の施策との関係を説明することで、AEC の効果がなんであるか、特定を試みる。

第 2 節 自動車産業における生産ネットワークの変化

ASEAN の自動車産業では、車両生産ではタイとインドネシアの二極体制へのシフトがみられ、部品生産では各国での集中生産による分業体制の継続・拡大がみられるという、異なる動きが観察できる。ここでは、ASEAN 自由貿易地域の共通効果特惠関税 (AFTA-CEPT) や ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) の税率の変化が大きな役割を果たしている。

1. 車両生産の二極化

車両生産においては、タイとインドネシアの二極体制へのシフトが顕著にみられる。これは、CEPT/ATIGA 税率⁽³⁾の削減に呼応している。たとえば、ガソリン乗用車 (1500cc超3000ccまで、HS870323) において、2002年、CEPT 税率 (細目のなかで最も高い関税のもの、以下同様) はインドネシアが 5%、タイが15%、フィリピンが20%であったが、マレーシアは250%、ベトナムは100%と最恵国 (MFN) 税率と同等の関税を ASEAN 諸国に対しても課していた。2003年になり、インドネシアだけでなくフィリピンとタイがCEPT 税率を 5%まで下げたものの、マレーシアは250%の関税を課し続けていた。この関税は、2010年にインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイで撤廃され、ゼロになった。2010年の MFN 税率が依然それぞれ45%、35%、30%、80%であることと比べると、ASEAN の特惠関税がいかに大きな意味をもつかがわかる。一方、ベトナムは2010年時点でCEPT 税率が70%、MFN 税率は83%であり、2016年時点でも ATIGA 税率が40%、MFN 税率は70%と、原加盟国と比較して依然高いままである。

椎野 (2013) は、タイとインドネシア両国をあわせた自動車生産台数の ASEAN シェアが2006年の71.4%から2012年には83.0%に上昇し、これをもってタイ・イ

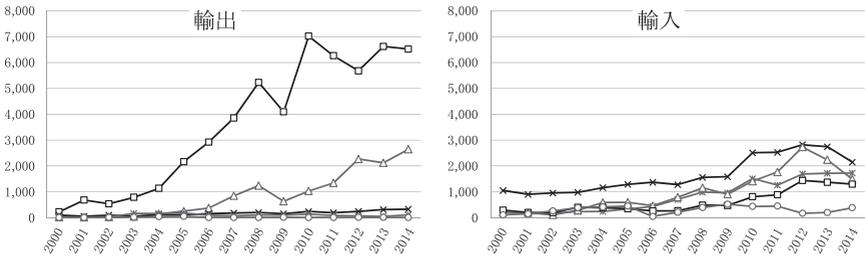
インドネシア両国への集積が進んだとしている。ここでは、市場規模の大きい国に市場規模の比率よりも高い比率で製造業の企業が集積し、財の純輸出国になるという、Krugman (1980) の自国市場効果と同様の効果が働いていることが示唆される。

貿易データからも、車両生産においてタイとインドネシアへの集積が進んでいることがわかる。図4-1は、乗用車 (HS8703)、狭義の自動車部品 (HS8708)、ワイヤーハーネス (HS854430) における、タイ・インドネシア・マレーシア・フィリピン・ベトナムの輸出入額をプロットしたものである。このうち乗用車輸出においては、タイが先行していたものの、2005年以降インドネシアからの輸出も顕著な上昇がみられ、とくに2008年の世界金融危機からの脱却後、急速な伸びを示している。2014年の時点で、5カ国の輸出額総計に占めるタイのシェアは68.0%、インドネシアのシェアは27.5%に及ぶ。2005年時点ではタイの5カ国内シェアは79.3%、インドネシアは9.0%だった。この2カ国のシェアの合計は、2005年の88.3%から2014年には95.5%まで上昇したことになり、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ブルネイ、シンガポールでの自動車生産台数の合計が非常に少ないことを勘案すると、自動車生産台数のシェア以上に、輸出における2カ国のシェアが高くなっていることがわかる。

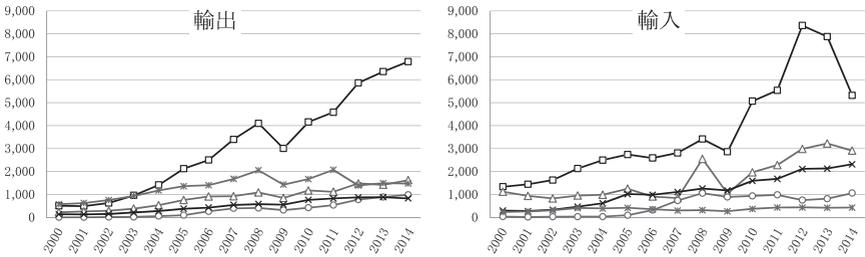
タイ、インドネシアについては、完成車の輸出先が多様化していることも特徴として挙げられる。国連商品貿易統計データベース (UN Comtrade) の国分類において、2005年にタイは113の国・地域に、インドネシアは56の国・地域に乗用車を輸出していた。これが、2014年にはそれぞれ168, 98の国・地域と、輸出先が増加している。これは、マレーシアが同時期に輸出先を63から46に減らしているのと好対照である。タイにおいては、対 ASEAN 比率が2005年の47.4%から2014年の36.5%に、インドネシアも、対 ASEAN 比率が2005年では72.4%と高かったものが2014年には38.3%と、対 ASEAN の輸出比率が減少している。これは、インドネシアの自国市場の大きさから企業が規模の経済を生かせるようになり、競争力が増し、結果としてより遠方の国に輸出できるようになった、つまり、タイに続く形で国際市場における輸出拠点としての地位を築いたことを意味する。事実、インドネシアの輸出先上位3位は2005年にタイ、フィリピン、マレーシアであったのに対し、2014年にはサウジアラビア、フィリピン、タイと順位が変動している。

図4-1 自動車関連特定品目の輸出入（単位100万ドル）

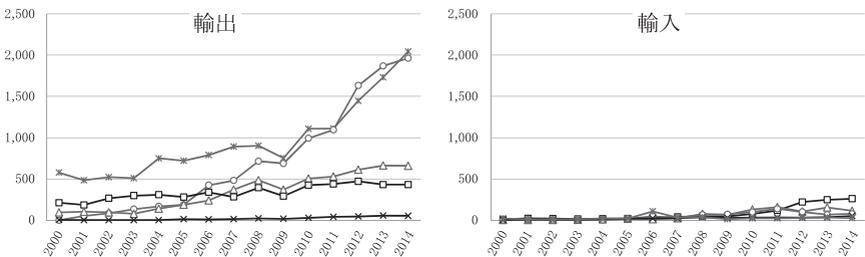
乗用車（HS8703）



自動車部品（狭義，HS8708）



ワイヤーハーネス（HS854430）



□タイ △インドネシア ×マレーシア ＊フィリピン ○ベトナム

（出所） UN Comtrade（2016年2月取得）より筆者作成。

（注） HS1996を用いて基準化。

輸出国が一方向的に輸出するだけでなく、同時にそれらの国の輸入も伸びていることも特徴として挙げられる。乗用車では輸入はベトナムを除きそれぞれの国で伸びてきているが、タイ・インドネシアの輸出額の伸びと比較すれば低い伸びである。さらにタイ、インドネシア、ベトナムでは、2005年から2014年にかけて対 ASEAN 輸入比率が低下しており、タイ・インドネシアがより ASEAN 域外の国々に輸出するようになったのと同様、より ASEAN 域外の国々から輸入もするようになってきていることが見て取れる。

このように、関税撤廃・削減による自由化は、企業の最適生産をより円滑に変更することを可能にし、結果として輸出・輸入とも増加した。また経済成長にともなう購買力の上昇、市場の拡大が自動車生産のタイとインドネシアへの集中という現象を産み出した。タイ・インドネシアでは輸出・輸入ともに ASEAN の域内貿易比率が下がっているという現象がみられるが、これは必ずしも悪いことではない。なぜなら生産ネットワークが東アジア・世界と強固に結び付けられる過程で、相対的に対 ASEAN の比率が下がっているだけであり、対 ASEAN の輸出入額は絶対額において上昇しているからである。

インドネシアの自動車生産は伸びてきているものの、生産環境としてはいまだタイとの差が大きい。タイの乗用車・商用車の合計生産台数に占める輸出比率は国内販売の不振もあって2014年に60.0%に達したものの、インドネシアの生産に占める輸出比率は、自動車完成車 (CBU)・ノックダウン車 (CKD) をあわせても23.9%である (日本貿易振興機構 2015)。生産においては、車両生産企業、部品企業がジャカルタ・チカンベックの高速道路沿いに多くが進出し、一方で他地域での高速道路の整備が遅れているため、ほかの地域での進出事例は労働集約的な部材を除いて少なく、結果としてジャカルタ・チカンベックの高速道路の渋滞悪化、ジャカルタ・チカンベックの高速道路沿地域 (プカシ市等) の賃金の高騰を招いている (磯野 2014)。また、ジャカルタのみならずインドネシアの各地方都市においても交通渋滞が悪化し自動車ユーザーの渋滞による経済的損失が拡大しており、輸出拠点としての基本条件である国内市場の拡大がスムーズに進むかどうかは定かではない。

2. 部品生産における特化と各国生産への動き

車両生産においてはタイとインドネシアへの集中が進む一方、自動車部品の輸出に関しては、集中傾向はみられず、どの国も拡大している。労働集約的な部材として知られるワイヤーハーネスのように、フィリピンが急伸し、さらにベトナムがフィリピンに追いつく、といった特徴的な動きを示すものもある。内燃機関（1000cc超、HS840734）、ディーゼルエンジン（HS840820）、ワイヤーハーネス（HS854430）の関税は、2002年時点でCEPT 税率がインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイにてそれぞれ最高で5%、8%、5%、5%と完成車と比較して低かったが、2010年には0%となり、ベトナムにおいても2010年時点で5%まで下がっている。

狭義の自動車部品においては、多く輸出するタイとインドネシアが、それぞれ多く輸入もするようになってきていることが大きな特徴として挙げられる。タイ・インドネシアの輸入においては、2010年以降高い伸びがみられ、さらにタイでは、2012年にも大きな伸びがみられる。これは、ASEAN先進6カ国で2010年に関税が撤廃されたこと、ASEAN—中国FTA（ACFTA）においてもHS8708以下の複数の品目で対中国の関税が撤廃されたこと、2012年に日タイ経済連携協定（JTEPA）のもと、条件つきで80品目（HS 8ケタ）について自動車部品の対日関税が撤廃されたこと⁽⁴⁾、という複数の要因に基づく。これら関税撤廃により、より活発に自動車部品の貿易が行えるようになったといえる。

ワイヤーハーネスにおいては、輸入も伸びているものの、輸出の高い伸びと比較すると絶対額が非常に小さいことがわかる。実際、2014年のフィリピンとベトナムのワイヤーハーネス輸出の対ASEAN比率はそれぞれ4.8%、3.0%にすぎない。フィリピンとベトナムの輸出上位3カ国は、どちらも日本、アメリカ、カナダである。ここから、フィリピン、ベトナムでのワイヤーハーネス生産は、ASEAN市場をターゲットとしない形で独自の発展をとげていることがわかる。AECによる関税撤廃・削減は各国の部品生産における特化を促し競争力を増進させ、結果としてASEAN域外への輸出を増加させている。

インドネシアでは、2010年以降、多くの部品企業が新規進出、拡張を表明しており、サプライヤーの密度も今後高まっていくことが予想されている。さらに、インドネシアでは生産規模の拡大にともない、ASEANの一国で集中生産さ

れていた自動車部品がインドネシアでも生産されるようになる、という新たな動きがみられている（磯野 2014）。たとえばデンソーは、HVAC（エアコンの基幹部品）など、大きい部品は各国で生産し、軽く高付加価値な部材はマレーシア、タイなど ASEAN の一国で域内集中生産を行い、ほかの ASEAN 諸国に輸出していた。2012年9月に発表されたデンソーのインドネシア第三工場建設のニュースでは、他国で生産されていた集中生産品の一部がインドネシアでも生産されることが発表された。これは、インドネシアの市場拡大によってインドネシアにおいても生産する方が効率的になったことを意味する。

以上のように、AEC の中核に位置づけられる関税撤廃は、これまでデファクトの経済統合の文脈では語られてこなかった自動車産業においても、企業が生産の集約や各拠点の性格づけの差別化をより柔軟な形で行うことを可能にした。インドネシアの部品生産における変化は、域内集中生産から各国生産へのシフトという新たな動きとみなせる。これは、ブランド別自動車部品相互補完流通計画（BBC）、ASEAN 産業協力（AICO）のような、ASEAN 域内での相互補完を適用条件とし域内集中生産や生産分業を促進する目的をもったスキームから、AFTA-CEPT や ATIGA のように生産分業に対する制約を明示的には与えないスキームに転換した過程で生まれたものである。これは特徴的な AEC の効果のひとつであり、この効果は2015年末を待たずに現れている。今後2018年に向けて CLMV の関税削減が進むにつれて、また青写真2025をふまえて非関税措置や基準認証に対する取組みがより具体化されるにつれて、企業がさらに柔軟に生産ネットワークを再編することができるようになるだろう。

第3節 エアアジアの発展

エアアジア（本節のみ以下 AA）の発展は、制度的な経済統合とデファクトの経済統合、双方の観点から AEC の特徴的な効果としてみなすことができる。これは、AA が AEC 創設時に想定したレベルを超えた自由化を実質的に享受しているからである（花岡 2010；梅崎 2015）。

1. ASEAN 航空自由化の現状

ASEAN の航空市場自由化においては、青写真2015にて ASEAN 単一航空市場の構築を謳っている。航空輸送サービスは ASEAN の優先統合分野のひとつであったが、AFAS の枠外であり、実態としてほかの ASEAN 加盟国の航空運営企業による50%以上の出資比率は認められていない。現在、航空輸送部門統合に向けたロードマップ (RIATS) に従い、「航空貨物輸送の完全自由化に関する多国間協定」(MAFLAFS)、「航空サービスに関する多国間協定」(MAAS)、「航空旅客輸送の完全自由化に関する多国間協定」(MAFLPAS) の三協定・附属文書が発効している (第3章)。

ASEAN の航空自由化では、以下の国際航空輸送における9つの自由のうち、第5の自由 (以遠権) までを対象としており、相手国と第三国の輸送にかかる第7の自由や、国内市場に関係する第8、第9の自由 (カボタージュ) は対象としていない。これは、EUにおいて域内共通運航免許制度が導入され、カボタージュが自由化されたことと比較すればきわめて限定的である。

- 第1の自由： 領空通過
- 第2の自由： 技術的着陸
- 第3の自由： 自国から相手国への国際輸送
- 第4の自由： 相手国から自国への国際輸送
- 第5の自由： 以遠権 (自国発で、相手国を經由し第三国へ、またその逆)
- 第6の自由： 自国を中継点とする三国間輸送
- 第7の自由： 相手国と第三国の国際輸送 (自国を經由しない)
- 第8の自由： 接続便カボタージュ (自国発で、相手国の1空港を經由し相手国内のもう1空港へ、またその逆)
- 第9の自由： 完全カボタージュ (相手国内の国内線、自国を經由しない)

この状況下で、東南アジアではLCCが多く誕生し、路線距離3000キロメートル未満の短距離帯においてはLCCシェアが座席数ベースで2010年に40%を超えた (花岡 2013)。この東南アジアのLCCの代表格がAAである。2001年にスタートしたAAの乗客数は、2001年には30万人弱にすぎなかったが、2013年には4000

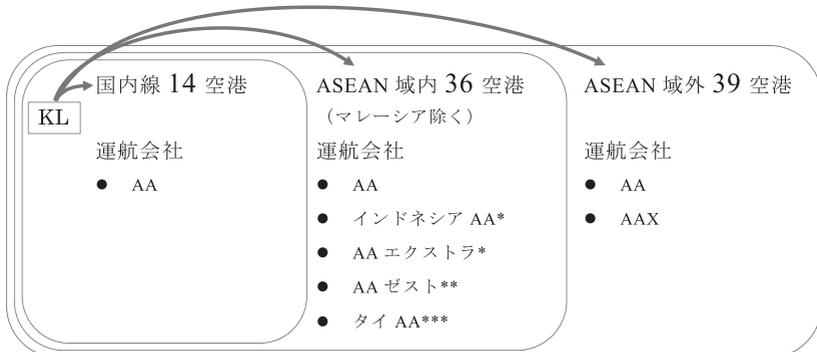
万人を超えている。

2. エアアジアの戦略

図4-2はAA ウェブサイトから得られたクアラルンプール発着のAA 便を示したものである。AA のウェブサイトでは、AA 傘下の複数の航空運航会社⁽⁵⁾の運航便をシームレスに検索し、予約・購入することが可能である。たとえば、クアラルンプールからマレーシア国内のミリ (Miri, ボルネオ島サラワク州) へはAA が運航しているが、長距離のメルボルンへはAAX によって運航される。利用者はwww.airasia.com というひとつのウェブサイト上にて、マレーシア国内線やマレーシア発着の国際線だけでなく、域内のさまざまな国際線に加え、タイ、インドネシア、フィリピン、インドの国内線についてもAA 便として予約・購入することが可能となっている。つまり、マレーシア発祥の企業であるAA のウェブサイトで、バンコク発ジャカルタ行き (相手国から第三国: マレーシアからみると第7の自由) も、ジャカルタ発バリ行き (インドネシア国内線: マレーシアからみると第9の自由) も予約ができる、ということである。

これは、AA が実質的に第9までの自由を行使していることにほかならない。

図4-2 クアラルンプール (KL) 発着のエアアジア便



(出所) エアアジアウェブサイト (2016年2月取得) より筆者作成。

(注) * インドネシア向け一部便

** フィリピン向け一部便

*** タイ向け一部便

AA は外資によるマジョリティが認められていないなかで、インドネシアでは49%、タイでは45%、フィリピンでは39.9%の出資比率で各国に合弁企業を設立し、各合弁企業の運営という形で、タイ、インドネシア、フィリピンの国内線に参入している。タイ、インドネシア、フィリピンと国が限定されるものの、マレーシア発のAAが、現にほかのASEAN各国において国内線を運航しているという点で、事実上第9の自由を行使しているのである。ただし、上述の例でいえば、ジャカルタ・バンコク便はインドネシアの国内航空会社である「インドネシアAA」が第3、第4の自由を行使しているだけであり、また同様にインドネシアの国内航空会社がジャカルタ＝バリ間の国内線を運航しているだけであるため、ASEANの制度に違反しているわけではない。

無論、各国でのAAの立ち位置は大きく異なる。2016年2月現在AAは、クアラルンプールからは89都市に、バンコク（ドムアン空港）からは49都市に、ジャカルタからは9都市に、マニラからは11都市に就航している⁽⁶⁾。クアラルンプールからはすべてのASEAN加盟国に就航し、バンコク発の就航都市数も多い一方、ジャカルタ発、マニラ発の路線数は依然として限定的である。この路線数の差は、各国の自由化度のちがいが、各空港のキャパシティ制約のちがいが、さらに各国国内市場におけるAAの競争力の高低を反映しているといえる。ここでは、ASEANの航空自由化においてマレーシアやタイが先行している事実から、AAがクアラルンプール、バンコク発の就航都市数を増やしやすかったこと、また逆に、AAを受け入れる側のタイにとっては、AAが自由に活動できるだけの高いレベルの競争環境がすでに存在したため、シンガポール・ミャンマーの次に航空自由化の批准をリードできた可能性も指摘できよう。

今後、LCC間の競争の激化、2014年12月の航空機事故にともなう安全対策コストの上昇等のなかで、いかにASEAN域内の市場シェアを維持・拡大し、さらにASEAN域外での市場の掘り起こしを進めていくかなど、AAには大きな課題が存在する。しかし、2016年3月現在において、このAAの事例はAECの特徴的な効果とみなすことができる。AAはAECの航空自由化にともなう段階的な路線別発着枠の緩和・撤廃の動きに同調して路線数を拡大してきた。さらに、過半資本にこだわらずタイ、インドネシア、フィリピンに進出することで国内線にも参入し、結果としてAECの想定以上の自由化を実質的に享受している。2015年末のAEC創設を待つことなく多くの人がLCCを利用できるよう

になり、また既存の航空キャリア路線の低廉化も促したことから、経済活動のみならず人々の生活に与えた影響は大きい。さらにこの事例は、現状の制度の制約を超えて実質的な経済統合を企業が達成しているという意味において、ASEANにおける新たなデファクトの経済統合の事例と呼ぶことも可能であろう。

第4節 AEC の効果に対する RCEP の意義

ASEAN 域内における関税撤廃、航空自由化は、ASEAN 経済に実質的な変化をもたらしている。現在交渉中の RCEP は交渉16カ国における関税撤廃、サービス自由化等が謳われており、2015年末までになされた AEC の施策に加えてさらなる実質的な制度変更を企業にもたらし、東アジア全体に新たな効果を生む可能性がある。

1. AEC における RCEP

青写真2015の第4の戦略目標は、世界経済への統合である。ここには対外経済関係への総合的なアプローチと、グローバル・サプライ・ネットワークへの参加の強化がコア・エレメントとして扱われており、域外との FTA が該当するとみなされている⁷⁾。ASEAN は5つの域外 FTA、① ASEAN—オーストラリア—ニュージーランド FTA (AANZFTA)、② ASEAN—中国 FTA (ACFTA)、③ ASEAN—インド FTA (AIFTA)、④日・ASEAN 包括的経済連携 (AJCEP)、⑤ ASEAN—韓国 FTA (AKFTA)、をすでに発効させていることから、これらは AEC の重要な達成点とみなすことができる。

この5つの ASEAN+1 FTA に加え、ASEAN は2016年2月現在、ASEAN と6つの FTA パートナー諸国(日中韓、インド、オーストラリア、ニュージーランド)を交渉国とする RCEP の実現をめざし交渉を進めている。2011年までは、中国が ASEAN+3 (日中韓)による東アジア自由貿易地域 (EAFTA) を主張し、日本が ASEAN+6 (RCEP 交渉国と同じ、日中韓、インド、オーストラリア、ニュージーランド)の東アジア包括的経済連携 (CEPEA) を主張していたが、環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定交渉の本格化などをふまえ、2011年8月の ASEAN

+6 経済大臣会合にて日本・中国が共同で+3, +6の枠を超えた貿易・投資自由化に向けた作業部会設置を提案した。これに対応する形で、2011年11月にASEAN首脳がRCEP構想を提案、これにFTAパートナー諸国が賛同し、2012年11月RCEP交渉立ち上げが宣言され、2013年5月に交渉が開始された。当初、2015年末を妥結目標といていたが、2015年末には妥結できず、2016年中の妥結をめざし交渉が継続されている。

青写真2025では、ASEAN+1 FTAのレビューやRCEPの交渉をふまえ、ASEANの中心性を確かなものとするためATIGAを改善することが戦略的施策として言及されているほか、ASEAN+1 FTA, RCEP, さらに新たな経済連携協定がASEANの中心性を保持するための礎を築いていることが謳われている。よって、ASEAN+1 FTA同様、RCEPもAECの取組みの一部とみなされている。

2012年の首脳会議にて承認された「RCEP交渉の基本指針及び目的」では、RCEPが既存のASEAN+1 FTAから相当程度改善すること、ならびに既存のFTAが引き続き存続することが原則で謳われている。RCEPは5つのASEAN+1 FTAを束ねる存在として期待されているが、現実にはRCEPにはふたつの可能性がある。原則のとおり、RCEPが既存のASEAN+1 FTAの自由化のレベルを十分上回るFTAになれば、企業は輸出入に関してRCEPのみを使えばよくなり、複数のFTAが企業を混乱させるという意味における広義の「ヌードルボウル現象⁽⁸⁾」(Baldwin 2007)の解消に向けて重要な役割を果たす。また現時点でASEAN+1 FTAを活用している企業にとっても、追加的な自由化が期待できる。生産ネットワークは東アジア大で拡がっており、RCEPがさらなる生産ネットワーク再編に寄与する可能性は高い。一方、RCEPがレベルの低いFTAになれば、「麺」が1本、ないし複数本増えただけとなり、企業は既存の複数のFTAを勉強し使い分けなければならない状況に変わりがないだけでなく、状況をより複雑化させる恐れがある。

ASEAN+1 FTAが存続するため、RCEPが発効するだけでは、在ASEAN企業に実質的な制度変更がもたらされるかどうかはわからない。では、RCEPは2015年末までのAECの施策に加え、なにをASEANにもたらし得るだろうか。

2. ASEAN+1 FTA の現状と RCEP

追加的な制度変更が行われ得るかを議論するためには、まず、既存の ASEAN+1 FTA の自由化のレベルの実態をみる必要がある。ここでは、東アジア・アセアン経済研究センター (ERIA) による FTA マッピング研究による結果を紹介する (Fukunaga and Isono 2013)。

第一は関税撤廃率 (自由化率) についてである。5つの ASEAN+1 FTA における関税撤廃率 (HS 6桁ベース、関税削減スケジュール最終時点) は、FTA によって異なるものの、平均で90%を超える水準になっている (表4-1)。FTA 別にみると AIFTA が平均79.6%と低い以外、92.6%~95.6%と比較の高い水準にある。しかし個別にみると撤廃率が低い国がみられる。ASEAN 諸国に対するインドの関税撤廃率は78.8%しかない。さらに、インドネシアの AIFTA での関税撤廃率は48.6%と極端に低い。このため、関税撤廃率において RCEP による追加的な自由化の余地がある。

追加的な自由化の余地がある一方、RCEP 交渉の経過からは、高い自由化率が達成されないのではないかという疑義が指摘されている。報道によると、2015年8月の閣僚会議において、RCEP 発効時に65%の品目で即時関税撤廃を行い、発効後10年間でこの率を段階的に80%に引き上げるというモダリティに合意したという。AEC が99%を超える関税撤廃率の完成段階にあり、ASEAN+1 FTA が AIFTA を除いて90%を超える関税撤廃率を設定しているなかで、この80%という数字は、既存の ASEAN+1 FTA よりも相当程度改善とは言い難い⁽⁹⁾。

第二は原産地規則についてである。FTA における特惠関税は、相手国の原産品のみ適用されるため、原産品の適用・不適用を決定するためのルール、つまり原産地規則がつねに問題となる。ある財を FTA 非加盟国から実質無関税のシンガポールに無税で入れ、この財をシンガポールから ASEAN+1 FTA を用いて FTA 加盟国に再輸出する、といった「迂回貿易」を防止するために、原産地規則は不可欠となる。

この原産地規則も、ASEAN+1 FTA ごとに異なる。図4-3は、ATIGA および5つの ASEAN+1 FTA の各5224品目 (HS2002ベース、6桁) の原産地規則を、「関税分類変更基準 (4桁) と付加価値基準 (40%) の選択制、もしくはそれ以上に柔軟」なもの (濃く塗られた部分)、「付加価値基準 (40%)」を採用したもの

表4-1 ASEAN+1 FTA の関税撤廃率

(単位：%)

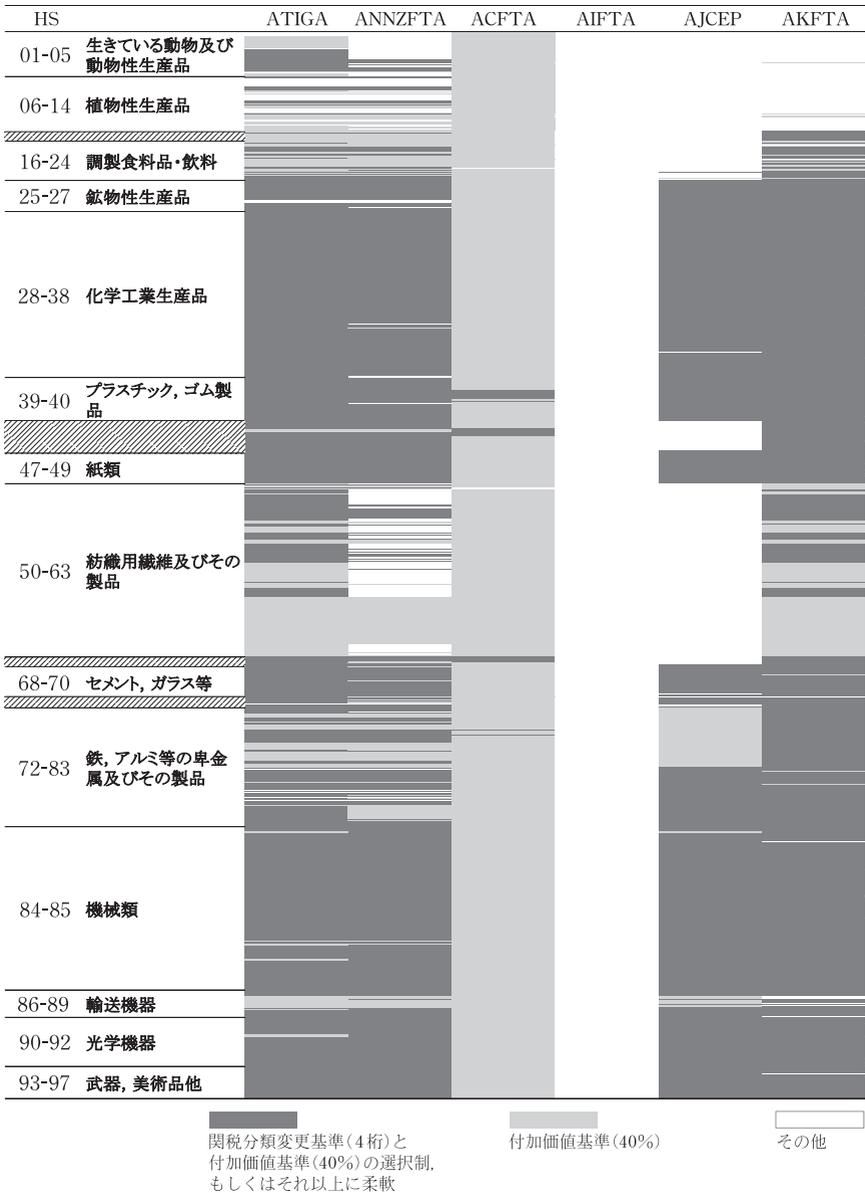
| | AANZFTA | ACFTA | AIFTA | AJCEP | AKFTA | 平均 |
|----------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ブルネイ | 99.2 | 98.3 | 85.3 | 97.5 | 99.1 | 95.9 |
| カンボジア | 89.1 | 89.9 | 88.4 | 85.1 | 90.8 | 88.7 |
| インドネシア | 93.1 | 92.3 | 48.6 | 91.2 | 91.1 | 83.3 |
| ラオス | 91.8 | 97.4 | 80.1 | 86.3 | 90.0 | 89.1 |
| マレーシア | 97.3 | 92.6 | 79.7 | 93.9 | 92.4 | 91.2 |
| ミャンマー | 88.1 | 93.6 | 76.6 | 84.9 | 91.6 | 86.9 |
| フィリピン | 95.1 | 92.5 | 80.9 | 97.1 | 89.6 | 91.1 |
| シンガポール | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| タイ | 98.9 | 93.5 | 78.1 | 96.4 | 95.1 | 92.4 |
| ベトナム | 94.8 | 92.2 | 79.5 | 94.2 | 89.3 | 90.0 |
| オーストラリア | 100.0 | | | | | |
| 中国 | | 94.7 | | | | |
| インド | | | 78.8 | | | |
| 日本 | | | | 91.9 | | |
| 韓国 | | | | | 90.4 | |
| ニュージーランド | 100.0 | | | | | |
| 平均 | 95.6 | 94.3 | 79.6 | 92.6 | 92.7 | 90.9 |

(出所) Kuno, Fukunaga and Kimura (2015)。

(注) HS2007, 6桁ベース。関税削減スケジュールの最終時点での撤廃率。
網掛けは90%未満のもの。

(薄く塗られた部分), その他(白い部分)と分類し, 1枚の図で示したものである。濃く塗られた品目群は, 企業に関税分類変更と付加価値基準のどちらか使いやすい方を選択することを認めており, 利用しやすいルールである。このいわゆる同等ルール(co-equal rule)は, ATIGAが最も多くの品目で適用され, AANZFTAとAKFTAが続き, またAJCEPでも農林水産品と繊維製品以外で広く適用されている。一方, ACFTAとAIFTAはこの同等ルールが一部分しか, ないしまったく適用されていない。RCEPで同等ルールが多くの品目で適用されれば, おもに中・ASEAN貿易, インド・ASEAN貿易において選択肢が増えるほか, 日・ASEAN貿易においても, 農林水産品や繊維製品にて利用しやすくなる可能性がある。

図4-3 ATIGA および ASEAN+1 FTA の原産地規則



(出所) Fukunaga and Isono (2013), Medalla (2015)。

(注) 斜線部は15:動植物性の油脂等, 41-43:皮革, 毛皮及びその製品バッグ類, 44-46:木材及びその製品等, 64-67:履物・帽子・傘・杖等, 71:真珠・貴石・貴金属及びその製品。

第三はサービス貿易自由化についてである。表4-2で示されるホックマン指数による分析から、ASEAN+1 FTA のサービス自由化のレベルが低い状態にとどまっていることがわかる。ホックマン指数は、サービス貿易の四つのモード別、マーケットアクセスと内国民待遇別、サブセクター別にそれぞれ、完全な自由化を約束していれば1、まったく自由化を約束していなければ0、なんらかの条件がついている場合には0.5の数値を与え、平均をとったものである (Ishido and Fukunaga 2012; 石戸 2015)。表4-2ではこのインデックスを、さらに各 FTA で各国が約束している数値 (総合) と、サービスの貿易に関する一般協定 (GATS) において WTO加盟国に対して約束している分を超えて追加的に約束した分 (WTO+) に分割した。

ここで明らかになったことは、AFAS 第8パッケージ、AANZFTA に比べ、ACFTA 第2パッケージや AKFTA では GATS の約束分を超えて約束している

表4-2 AFAS および ASEAN+1 FTA のサービス自由化に関するホックマン指数

| | AFAS(8) | | AANZFTA | | ACFTA (2) | | AKFTA | |
|----------|---------|------|---------|------|-----------|------|-------|------|
| | 総合 | WTO+ | 総合 | WTO+ | 総合 | WTO+ | 総合 | WTO+ |
| ブルネイ | 0.30 | 0.27 | 0.18 | 0.15 | 0.04 | 0.02 | 0.09 | 0.06 |
| カンボジア | 0.45 | 0.06 | 0.53 | 0.14 | 0.40 | 0.01 | 0.40 | 0.01 |
| インドネシア | 0.58 | 0.51 | 0.30 | 0.23 | 0.11 | 0.03 | 0.19 | 0.12 |
| ラオス | 0.39 | 0.39 | 0.26 | 0.26 | 0.05 | 0.05 | 0.08 | 0.08 |
| マレーシア | 0.45 | 0.30 | 0.33 | 0.17 | 0.21 | 0.05 | 0.21 | 0.06 |
| ミャンマー | 0.42 | 0.39 | 0.25 | 0.22 | 0.08 | 0.05 | 0.06 | 0.02 |
| フィリピン | 0.32 | 0.22 | 0.26 | 0.16 | 0.20 | 0.10 | 0.15 | 0.05 |
| シンガポール | 0.42 | 0.31 | 0.46 | 0.34 | 0.40 | 0.29 | 0.35 | 0.23 |
| タイ | 0.60 | 0.34 | 0.36 | 0.11 | 0.27 | 0.02 | NA | NA |
| ベトナム | 0.44 | 0.15 | 0.48 | 0.19 | 0.38 | 0.08 | 0.34 | 0.05 |
| ASEAN 平均 | 0.44 | 0.29 | 0.34 | 0.20 | 0.21 | 0.07 | 0.21 | 0.08 |
| オーストラリア | | | 0.52 | 0.17 | | | | |
| ニュージーランド | | | 0.53 | 0.28 | | | | |
| 中国 | | | | | 0.34 | 0.09 | | |
| 韓国 | | | | | | | 0.31 | 0.08 |

(出所) Ishido and Fukunaga (2012) のアップデート、原資料は ERIA FTA Mapping Study Database (2015年9月取得)。

(注) AFAS, ACFTA は、それぞれ第8パッケージ、第2パッケージ時点。

追加分が非常に少ないことである。追加的な約束、つまり WTO+分に着目すると、ASEAN平均がAFASは0.29、AANZFTAは0.20に対し、ACFTAは0.07、AKFTAは0.08と低い。これは、FTAにおいてサービス業に関する自由化が謳われていても、実際の自由化がほとんど行われていないことを意味する。よって、RCEPにおける追加的な自由化の余地は大きい。

3. FTA の利用率と RCEP

FTAは存在しても、利用されなければ効果を発揮しない。では、現状のFTAはASEAN企業にどのように利用されているだろうか。複数のFTAが存在することは、本当に企業を混乱させているのだろうか。RCEPはどのように貢献し得るか。重要な示唆を与えるふたつの分析例を紹介する。

早川(2015)は、タイの輸入額を、FTA利用によるもの、MFNによるもの、その他スキームによるものと分けた。2013年において、MFNは輸入の80%、FTAは12%、その他スキームは8%であった。このFTA利用の割合は輸入額全体からすれば低くみえる。しかし、この分析では生産ネットワークとして先行する電気電子産業がおもに用いていると考えられるITAはMFNに含まれるため、この12%というFTAの利用率の数字をもってFTAがあまり利用されていないとみなすことはできない。実際、FTA利用の割合は着実に上昇している。

加えて、タイから、AJCEPを用いてカンボジア、ラオスなどに綿および綿織物(HS52)を輸出する例が観察されるとした。これはATIGAでなくAJCEPを用いることで、タイから綿織物をカンボジア、ラオス等に輸出し、カンボジア、ラオスで縫製品を生産したうえで日本に輸出するという、原産地規則における累積規定の利用を企図したものであることがうかがえる。つまり、MFN、ATIGA、後発開発途上国に対する特別特恵スキーム等、さまざまなスキームと比較し、AJCEPを選択することで関税支払いを最小化する、という戦略を選択した企業が存在するのである。

逆に、2013年実施のERIAのFTA利用調査(Ing and Urata 2015)は、FTAに対する企業の無理解を示唆するものである。表4-3は、地場企業、多国籍企業を含むASEANの製造業企業に対して行った利用調査の回答結果である。一定数の企業が、FTAを利用していない、と回答しながら、FTAが適用される

ために用いられる特定の原産地証明書を利用している、と回答していたことがこの調査から判明している。これは、調査に先立ってトライアルで行われた企業インタビューによって問題点が明らかになり、調査において「FTA を利用しているか」という質問項目と「特定の原産地証明書を利用しているか」という質問項目の両方を記載することで得られた結果である。

トライアルで行われた企業インタビューにおいて、あるインドネシアの繊維企業は、FTA を利用していないと回答したが、当該企業はフィリピンに輸出しており、Form D (ATIGA 原産地証明書) を使用し、関税を払っていないと回答した。この企業は、「ASEAN だから (特別な手続きをせずとも) 関税はゼロ」という認識をもち、また「Form D は輸出をする際に必要な書類のひとつ」との認識をもっていた。つまりこの企業は、ATIGA を実際に利用し、ATIGA による関税撤廃の便益を享受していたにもかかわらず、FTA が何であるかを理解せず、また彼らが日常的に FTA を利用していることを認識していなかった。

調査の結果、実に25.4%に及ぶ企業が FTA は利用していないが FTA に係る特定の原産地証明書を利用していると回答した⁽¹⁰⁾。さまざまな理由がある一方、FTA を利用していると回答した企業が48.7%であり、FTA は利用していないが特定の FTA に係る原産地証明書を利用していると回答した25.4%の企業を合計すると74.1%と高い数字になることは特筆に値する。同時に、この調査結果は、多くの在 ASEAN 企業が FTA について理解しておらず、まして複数の FTA を学習し使い分ける段階にはないことを強く示唆するものである。

このように、一部の企業は各 FTA の特性を理解し使いこなしているが、一部の企業は FTA がなんであるか理解しないまま FTA に係る原産地証明書を用い

表4-3 FTA の利用と原産地規則の利用

| | FTA を利用 (a) | | FTA は利用していないが原産地証明書は利用 (b) | | 実際の利用率 (a) + (b) | | 企業数 回答数 |
|------|-------------|------|----------------------------|------|------------------|------|------------|
| | 回答数 | % | 回答数 | % | 回答数 | % | |
| 大企業 | 119 | 54.3 | 66 | 30.1 | 185 | 84.5 | 219 |
| 中小企業 | 167 | 45.4 | 83 | 22.6 | 250 | 67.9 | 368 |
| 合計 | 286 | 48.7 | 149 | 25.4 | 435 | 74.1 | 587 |

(出所) ERIA FTA 利用調査 (Ing and Urata 2015) より筆者作成。

(注) ここでの大企業は、従業員300人以上。

ている、というように、さまざまなレベルにあることがわかった。複数の FTA が存在し、正しく使い分けなければ十分な利益を得られない、もしくはほかの企業との競合上不利になり得る、という現在の状況は、広い意味で企業を混乱させているといえよう。一方、統計において FTA の利用率が着実に上昇しているように、今後も FTA を学習し利用する企業が徐々に増えていくと考えられる。また、前述のように FTA について理解できていなかったとしても、部分的な情報を得て FTA の原産地証明書を用いるようになる企業が増えていくであろう。

利用率の分析から示唆される RCEP の可能性は以下のふたつである。RCEP のレベルが十分に高くなれば、今後新たに FTA を学習する企業は、ASEAN 域内の貿易に用いる ATIGA と ASEAN 周辺国との貿易で用いる RCEP についてのみ学習し活用することで、十分な利益が得られるようになる。また、RCEP が優先的に使うべき FTA であるという情報が拡散されることで、FTA を学習する余力がない企業にとっても、RCEP の原産地証明書を使うことで十分な利益が得られるようになる。結果として RCEP の利益が均霑する。一方、RCEP の自由化のレベルがあまり高くない場合、また原産地規則や手続き等の使い勝手が悪い FTA になった場合には、RCEP の追加は企業をより混乱させ、また RCEP は企業にとって優先的に学習すべき FTA の選択肢から外れてしまう恐れがある。結果として、多くの企業が RCEP を使いこなせない事態になり得る。

4. TPP と RCEP

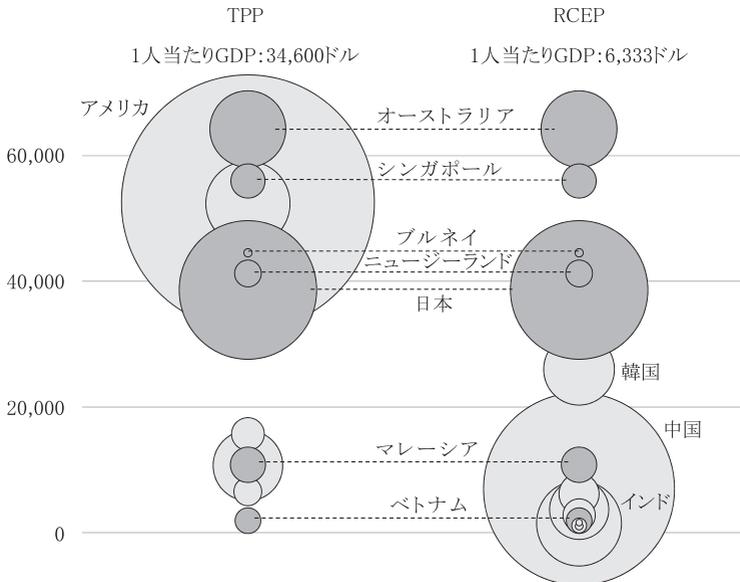
加えて、ASEAN からの 4 カ国（ブルネイ・マレーシア・シンガポール・ベトナム）を含む 12 カ国が交渉に参加し、2015 年 10 月に大筋合意に至った TPP の発効時期・追加の加盟国いかなでは、RCEP の意味合いが喪失する恐れもある。現在、TPP の交渉国には入っていなかった韓国、タイ、フィリピン、インドネシア等も TPP 加盟への関心を表明している。

現下の状況を端的に示すため、図 4-4 の TPP、RCEP 交渉国の 1 人当たり国内総生産（GDP）と経済規模の図を用いる。左側には TPP の交渉に参加した 12 カ国、右側には RCEP 交渉 16 カ国の 1 人当たり GDP の高い順に並べている。円の大きさが GDP を示している。オーストラリア、シンガポール、ブルネイ、ニュージーランド、日本、マレーシア、ベトナムの 7 カ国は TPP と RCEP の両方の交

渉国であるため、両側に同じサイズの円が描かれる。図からわかるように、TPPは1人当たりGDPの高いところに経済規模の大きな国々が集中する先進国型のFTAであり、RCEPはインド、中国だけでなく、1人当たりGDPの低い国が多い。さらに、RCEP交渉国のうち、1人当たりGDPの上位の5カ国（オーストラリア、シンガポール、ブルネイ、ニュージーランド、日本）すべてが、TPPの原交渉国であった。これは、比較的高い1人当たりGDPを有し、自由化の準備が整った国からTPPに加盟する、という動きの一端を示したものである⁽¹¹⁾。RCEPが高いレベルのFTAを提供できなければ、東アジアの多くの国がTPPに加盟し⁽¹²⁾、準備が整わない国々が自由化の流れから取り残される恐れがある⁽¹³⁾。

一方で、企業の経済活動における潜在的なRCEPの意味合いは依然高い。RCEP、TPP両方の交渉国である7カ国のうち、ベトナムを除く6カ国では、対TPP加盟国への貿易シェアが1990年から2012年にかけて減少し、対RCEP加盟国への貿易シェアが同時期に上昇した。いずれの6カ国においても、対RCEP加盟

図4-4 TPP, RCEP 交渉国の1人当たりGDPとGDP規模（2013年）



(出所) IMF World Economic Outlook Database (2016年2月取得)より筆者作成。
 (注) カンボジア、チリ、ラオス、ミャンマー、ベトナムはIMF推定値。

国の貿易シェアの方が対 TPP 加盟国よりも高くなっている。これは、この時期に対アメリカの貿易シェアが減少し、逆に対中国の貿易シェアが急激に伸びたためである。また、RCEP 加盟国のうち、RCEP・TPP 両方の交渉国である7カ国と中国を除いた「RCEP のその他国々」に対する貿易シェアも上昇している。貿易構造の変化をみるかぎり、RCEP に期待される役割は大きい。

RCEP のひとつの特徴は、ASEAN が自ら、ASEAN+1 FTA による FTA のハブとしての地位を放棄する、という点である。現在は FTA パートナー国同士の FTA は完全には整備されておらず、ASEAN が FTA のハブとしての地位を享受している。ここでは、企業が日本・中国間で貿易する代わりに関税が低い ASEAN 経由の貿易を選択する、またそのために ASEAN に投資を集中させる、といったインセンティブが生まれている。つまり、現状では ASEAN が貿易転換効果や投資転換効果による利益を得ていることになる。RCEP が発効すると、このハブとしての相対的優位性を失うことになる。

TPP との関係を考えて、この議論に対する反論は以下の二点となる。政治的には RCEP は、TPP のような外部の自由化の潮流に呼应し、ASEAN が自らの意思で経済統合をさらに推し進め、モメンタムを維持し、ASEAN の中心性を維持するためのものとして不可欠である。経済的には、より高いレベルの FTA を結ぶことによって在 ASEAN 企業に対してもより高いレベルのビジネス環境を提供し、世界の経済成長センターとしての ASEAN の地位を保持するためのものとして、重要な役割を果たし得る。ただし、この経済的な反論は RCEP が高いレベルの FTA を実現したときのみ可能である。実現できなければ、ASEAN は貿易転換効果や投資転換効果による利益を失い、相対的に不利な立場におかれる。

以上の分析から、自由化のレベルが十分高く、使いやすい RCEP が提供されれば、ASEAN 域内、東アジア内の企業の活動にとって大きな意味をもつことが期待できることがわかった。しかし、交渉の結果、RCEP が高いレベルの FTA になるか否かは、現時点では不透明である。

おわりに

本章ではまず、AECの効果を、AECによる実質的な制度変更とそれにもなう企業の行動の変化とみなし、ふたつの事例を説明した。自動車産業では、ASEAN各国が車種・部品等を比較的均等に分担して集中生産し、ほかのASEAN各国に輸出する、という体制から、タイ・インドネシアという自国市場効果を生かせる国で多くの車種・部品を生産し、他国に多く輸出し、他国はそれを補完する、ないし、部品供給地点として独自の発展を歩む、という体制へのシフトが顕著にみられている。これは関税撤廃の進展が自動車産業企業の生産ネットワーク再編を促したものであり、AECの特徴的な効果のひとつといえる。これはまた、来る2018年のベトナムの完成車関税撤廃が、ベトナムの完成車組み立て産業に多大な影響を与え得ることを示唆する。エアアジアはASEANの制度的な航空自由化の制約やAECの当初の自由化の目標を超えて実質的な航空自由化を達成した事例として特筆され、制度的な経済統合とデファクトの経済統合との関係性を説明するうえで新たな例示を与えるものである。

このふたつの事例は、本章で挙げた「AECの三つの誤解」を解く際の特徴的な事例である。AECはEUとちがいで、扱われていない分野があり、また扱われている分野においても関税撤廃を除いたほかの項目は例外が多く限定的で、EUとレベルを比較できる段階にはない。この条件下で、関税撤廃に対応し柔軟に生産ネットワークを再編してきた自動車産業、限定的な航空自由化の制約下で伸長したエアアジアと、異なる影響が発生している。AECは段階的な経済統合のプロセスをたどっており、AECが創設された2015年末に劇的な制度変更が行われたわけではない。実際、どちらの事例においてもAEC創設を待たず効果が発生している。さらに、自動車産業では2018年に向けてCLMVの関税削減が進むにつれて、また青写真2025をふまえて非関税措置や基準認証に対する取組みがより具体化されるにつれて、追加的な効果が現れ得る。AECはどのように企業の役にたっているかがみえにくい、このふたつの事例は、AECによる実質的な制度変更を企業が有効活用してきた特徴的なケースといえる。

RCEPは既存の5つのASEAN+1 FTAに追加され、またASEAN+1 FTA同様、AECの取組みのひとつとみなされている。RCEPが高い自由化のレベル

に達するならば、在 ASEAN 企業は ASEAN+1 FTA に代えておもに RCEP だけを用いればいいことになり、広義のヌードルボウル現象の解消に向けて大きな役割を果たし得る。また関税撤廃やサービス自由化が東アジア大で進む過程で、さらなる生産ネットワーク再編のような AEC の追加的な効果も期待できる。一方で、RCEP が交渉の結果、既存の ASEAN+1 FTA の最大公約数的な低いレベルにとどまれば、ASEAN+1 FTA と RCEP を完全に理解し、それぞれを使い分けられる少数の企業のみが追加的な利益を得るという事態になりかねない。さらに、TPP の発効時期・追加の加盟国いかなんでは、RCEP が実質的な意味を喪失する恐れもある。AEC によってなにがもたらされたのかという本章の議論同様、今後、RCEP の交渉がどのように進み、どのような FTA が提供され、どの点において実質的な制度変更がなされるか、注視していく必要がある。

FTA 利用率の研究は、AEC の施策が多く企業の十分に伝達されていないことを例示するものでもある。2025年に向けて、企業の行動に資するような実質的な自由化のレベルを高めていくことが求められるが、このためには、テキストベースの制度の自由化レベルを高めるだけでなく、現行の制度を企業に周知し、制度を利用しやすくしていくことが必要となる。

【注】

- (1) 主な成果としては、専門家会合設置、消費者保護法策定、消費者保護法地域ガイドライン策定がある。
- (2) ここには青写真2015の施策が未達のものだけでなく、青写真2015の策定時に例外が許容されていたものも含まれる。
- (3) 2010年5月の ATIGA 発効後は ATIGA 税率。
- (4) 助川 (2012)。80品目のうち、HS8708に該当する品目は53品目。
- (5) AA, タイ AA, インドネシア AA, AAX (エアアジア X), AA ゼスト, タイ AAX, AA インド, インドネシア AA エクストラ。
- (6) デリー発は5都市のみと路線数が限られている。
- (7) AEC の取組みが ASEAN 域内の事項のみならず ASEAN と ASEAN 域外国との FTA にも及んでいることは AEC の特徴のひとつである。
- (8) ヌードルボウル現象は、アジア版スパゲティボウル現象として議論される。スパゲティボウル現象は、FTA で関税が撤廃されたとしても原産地規則の存在のために、企業の調達・投資行動が歪められ不自然な生産ネットワークが生まれること、という定義のほ

か、複数の原産地規則が企業の取引費用を上昇させること、複数のFTAの存在が企業を混乱させること、など多くの定義がみられるが、アジアにおいては、原産地規則のみならず、異なる関税撤廃項目や関税撤廃・削減スケジュールが併存しており、広義でとらえることに一定の意義がある。

- (9) 木村（2016）は、この低いモダリティに対し、RCEPがアジアや太平洋地域の経済統合の流れから取り残される可能性があるかと警告している。そのうえで対策として、①交渉モダリティを作り直す、②枠組み協定として早急に妥結し、追加パッケージを策定する、③国際通商政策はTPPに任せ、RCEPは経済協力に特化する、を提案している。
- (10) これにはいくつかの理由が考えられる。第一は、企業インタビューにあったように、FTAを理解していないケースである。第二は、顧客がFTAを利用するために調査対象企業に原産地証明書の取得を要請し、当該企業がFTAを利用しているとは認識していなかったケースである。このケースにおいても、顧客がFTAを利用したならば、売上げ増などを通じて当該企業にも間接的な便益が生じていることが予想される。第三は、政府が企業に対し、原産地証明書の取得を要請ないし推奨したために、理解しないまま取得したケースである。
- (11) 逆に、比較的低い1人当たりGDPを有するマレーシア、ベトナムは、政治的、経済的な理由から大きな国内改革を求められることを予期してもTPP交渉に参加した。
- (12) IDE-JETRO・SASS（2015）にあるように、中国は国内の自由貿易試験区を通じて、自らサービス業における開放を進める政策を試みている。これはTPPに参加しない中国の独自の対応であるとみなされている。
- (13) Petri and Plummer（2014）によるTPP・RCEPに関する経済効果分析では、ASEAN各国にとってRCEPのみに加盟するよりもTPPのみに加盟した方がGDPがより大きく上昇すること、ASEANでTPPに加盟する国が増えるほど、TPPに加盟しない国々にはマイナスの経済効果が大きく生じることが示された。

〔参考文献〕

<日本語文献>

- 石川幸一 2008. 「ASEAN 経済共同体とは何か——ブループリントから読めるもの——」『季刊 国際貿易と投資』20(1) 30-55.
- 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.
- 石戸光 2015. 「ASEAN 経済共同体とサービス自由化」『アジア研ワールド・トレンド』(24) 12-15.
- 磯野生茂 2014. 「インドネシアの自動車産業」西村英俊・小林英夫編『アセアンの自動車・同部品産業と地域統合の進展』東アジア・アセアン経済研究センター（ERIA）.
- 岩崎薫里 2015. 「ASEAN で活発化する国際労働移動——その効果と弊害を探る——」『JRI

- レビュー』5(24) 2-34.
- 梅崎創 2015. 「ASEAN の航空自由化とエアアジアの戦略」『アジア研ワールド・トレンド』(242) 16-19.
- 木村福成 2016. 「ASEAN の開発戦略と AEC2025: TPP のインパクトと日本の役割」ASEAN シンポジウム『メガ FTA と ASEAN の貿易投資環境』国際機関日本アセアンセンター (<http://www.asean.or.jp/ja/wp-content/uploads/2016/02/Mega-FTA-No3.pdf>, 2016年6月アクセス).
- 国際貿易投資研究所 2015. 「ASEAN 経済共同体ブループリントの進展状況 (2015年8月時点)」国際貿易投資研究所 (<http://www.iti.or.jp/flash249.htm>, 2016年6月アクセス).
- 椎野幸平 2013. 「分散を促すアジアの投資環境の変化と広がるサプライチェーン (総論)」『アジアにおける新たな産業集積の動向』日本貿易振興機構 1-13.
- 助川成也 2012. 「JTEPA で自動車部品80品目の関税撤廃——自動車・同部品製造企業に対象限定——」『通商弘報』6月13日.
- 日本貿易振興機構 2015. 『2014年主要国の自動車生産・販売動向』日本貿易振興機構.
- 花岡伸也 2010. 「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開」『運輸と経済』70(6).
- 2013. 「航空政策と航空需要」交通政策審議会航空分科会基本政策部会第5回資料6 国土交通省 (<http://www.mlit.go.jp/common/000990753.pdf>, 2016年6月アクセス).
- 早川和伸 2015. 「企業の視点からみた FTA 利用状況」『アジア研ワールド・トレンド』(242) 8-11.

<外国語文献>

- ASEAN 2015a. *A Blueprint for Growth: ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- 2015b. *ASEAN 2025: Forging Ahead Together*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- 2015c. *ASEAN Integration Report 2015*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Baldwin, Richard. E. 2007. *Managing the Noodle Bowl: The Fragility of East Asian Regionalism*, ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration, No.7. Manila: Asian Development Bank.
- Fukunaga, Yoshifumi and Ikumo Isono. 2013. *Taking ASEAN+1 FTAs towards the RCEP: A Mapping Study*, ERIA Discussion Paper Series No. 2013-02. Jakarta: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA).
- Hiratsuka, Daisuke. 2006. "Vertical Intra-Regional Production Networks in East Asia: Case Study of the Hard Disk Drive Industry in East Asia." In Hiratsuka, Daisuke, ed., *East Asia's De Facto Economic Integration*. London: Palgrave Macmillan, 181-199.
- IDE-JETRO and SASS 2015. *China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone and the Future of Asia*. Chiba and Shanghai: Institute of Developing Economies, Japan External Trade

Organization and Shanghai Academy of Social Sciences.

- Ing, Lili Y. and Shujiro Urata, ed. 2015. *The Use of FTAs in ASEAN: Survey-based Analysis*. Jakarta: ERIA.
- Ishido, Hikari and Yoshifumi Fukunaga. 2012. *Liberalization of Trade in Services: Toward a Harmonized ASEAN++ FTA*, ERIA Policy Brief No. 2012-02. Jakarta: ERIA.
- Krugman, Paul. 1980. "Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade." *American Economic Review* 70(5): 950-959.
- Kuno, Arata, Yoshifumi Fukunaga, and Fukunari Kimura. 2015. "Pursuing a Consolidated Tariff Structure in the RCEP: Sensitivity and Inconsistency in ASEAN' s Trade Protection." In Findlay, Christopher, ed. *ASEAN and Regional Free Trade Agreements*. Oxon: Routledge.
- Medalla, Erlinda M. 2015. *Towards an Enabling Set of Rules of Origin for the Regional Comprehensive Economic Partnership*, ERIA Discussion Paper Series No. 2015-03. Jakarta: ERIA.
- Petri, Peter A. and Michael G. Plummer. 2014. *ASEAN Centrality and the ASEAN-US Economic Relationship*, Policy Studies 69. Honolulu: East-West Center.