

# 東南アジアにおける自由貿易地域の形成 ： AFTA の暫定的評価

中 村 和 敏

## I. はじめに

戦後の東南アジアでは、めざましい経済成長が観察されてきた。このことは、世界銀行の『東アジアの奇跡』において (World Bank [1993]), 高水準の持続的な成長をなし遂げた国として、シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシアという東南アジアの国々が挙げられていることに端的に示されている。また、近年のベトナムの急成長にも目を見張るものがある。アジア通貨危機後は成長率のトレンドがいくぶん低下しているように見受けられるものの、これらの国々のこれまでの高いパフォーマンスが決して「幻」になっていないことも確かである。

1970年代以降、東南アジアの各国で採られた工業化戦略は、輸出志向工業化と呼ばれるものであった。この戦略は各国に高い成長をもたらしたが、成功の背景には、GATT/WTO 体制における世界的規模での貿易自由化の進展があった。また、1980年代半ば以降は、日本などからの直接投資の受け入れによって成長を持続させてきた。

1990年代に入ると、先進国からの直接投資は、巨大な国内市場を抱えて急成長を続ける中国にシフトするようになった。これに危機感を抱いた ASEAN 各国は、中国に対抗できるだけの統一市場を東南アジアに形成するため、1992年に「ASEAN 自由貿易地域 (ASEAN Free Trade Area:

AFTA)」を創設した。AFTAの中心的な役割を果たすスキームは「共通実効特惠関税 (Common Effective Preferential Tariff: CEPT)」と呼ばれ、貿易自由化の第一段階として域内貿易に対する関税を5%以下の水準にまで引き下げること、そして最終的には域内関税を完全に撤廃することを取り極めたものとなっている。

当初、CEPTを通じた貿易自由化の第一段階の実施期限は、CEPTの運用が開始された1993年から15年後の2008年に設定されていたが、2度にわたって前倒しされ、最終的には2002年1月1日になった。AFTAの最終的な目標は域内関税のない統一市場の形成であるが、貿易自由化はどちらかと言えば手段に過ぎず、真の目的は、域内市場規模の拡大と域内分業の容易化を通じて、さらなる成長に必要とされる直接投資を域内に呼び込むことにあった。この観点からは、やや逆説的ではあるが、国内産業の保護を目的とした高い関税を5%以下の低い関税に置き換えるという貿易自由化の第一段階の方が、5%以下の十分に下がった関税を撤廃するという最終段階よりも、重要な意味を持っているとも考えられる<sup>1</sup>。

これまでASEANでは、域内における貿易自由化や経済協力の構想がいくつも打ち立てられてきた。しかし、これらがことごとく失敗に終わってきたという経緯もあって、AFTAの実現可能性についても疑問視する向きが多かった。現在、貿易自由化の第一段階の実施期限であった2002年からほぼ5年が経過し、利用できるデータも増えていることから、その事後的な評価を行うことが部分的には可能となっている。そこで本研究では、AFTAのCEPTスキームを通じた貿易自由化の第一段階の実施状況を、制度面における進捗と事後的に見た域内貿易や直接投資への影響という二つの観点から評価し、それらを踏まえて今後の課題を明らかにしてみたい。

本稿の構成は以下の通りである。続く第Ⅱ節では、AFTAの形成過程をASEAN各国における戦後の通商産業政策の流れに沿って説明し、

1 実際、為替レートの変動の大きさを考えると、企業活動にとって、5%以下という低い関税を撤廃することの重要性は、相対的に小さなものでしかないのであろう。

AFTA創設の背景やその制度的枠組みについて明らかにする。第Ⅲ節では、関税引き下げ・撤廃の進捗状況と制度上の問題を明らかにし、制度としてのAFTAについて評価を行う。そして第Ⅳ節では、AFTAの形成がインドネシアの中期的な貿易と直接投資の動向に与えた影響を考察し、AFTAの実態面からの評価を試みる。最後に、第Ⅴ節において本稿の小括を行い、今後の政策上の課題について述べてみたい。

## Ⅱ. AFTAの形成過程

### Ⅱ. 1. 1980年代までの通商産業政策

ASEAN各国を含む多くの途上国では、独立後に輸入代替工業化と呼ばれる工業化戦略が採られた。民族資本の育成という当時の政治的課題を背景にしたこの戦略の骨子は、高い関税や非関税障壁によって国内の幼稚産業を保護し、それらの産業が発展・自立するための機会を政策的に与えるというものであった。必然的に通商産業政策は保護主義的な色彩が強いものになり、労働集約的な軽工業や組み立て加工業を育成するという目的もあって、加工度の高い製品、とりわけ最終消費財に対しては、極めて高い関税が課せられた（傾斜関税）<sup>2</sup>。ところが、この工業化戦略は、国内市場規模の制約を強く受けるものであったため、非効率な生産にならざるを得ず、早晚行き詰ることになった。

この状況を打開するために、1970年代半ば以降、インドやアルゼンチンのような国は、輸入代替工業化の対象を重化学工業部門へと広げていったが、東南アジアの多くの国は、NIESの成功例を見習う形で、輸出志向工業化へとその戦略を転換させていった。輸出志向工業化とは、輸入代替工業化によって生じていた「歪み」を除去して比較優位に従った形で工業化を図るもので、具体的な政策手段としては、自国通貨の過大評価の是正、

2 例えば、完成車に対して100%を超えるような高率の関税が適用されることも少なくなかった。

複数為替レート制度の廃止、輸出加工区の設置などが含まれていた。そして、この輸出志向工業化が「奇跡」と賞賛されるまでの成長をアジアにもたらすことになったのである。

1980年代に入ると、自由化の流れは貿易面だけにとどまらず、投資面にも広がっていった。さらなる経済成長を達成するには、効率的な輸出向け生産を行うための外国資本の導入が不可欠と考えられるようになったのである。そして、外国資本の参入制限や出資率規制の大幅緩和といった措置がとられるようになった。貿易・投資の自由化は海外からの直接投資を増加させたが、これがさらなる輸出の拡大と高い成長をもたらした結果、東南アジア各国の経済自由化路線は一層強固なものになっていった。また、1985年のプラザ合意以降の急速な円高に対応するため、多くの日本企業が生産拠点を東南アジアにシフトさせていったが、このような外的な要因も対内直接投資を要とする東南アジア各国の成長戦略を後押しすることになった。

## II. 2. AFTA 創設の背景<sup>3</sup>

1980年代半ば以降の海外からの直接投資の増加と成長の好循環は、東南アジア各国の外国資本に対する見方を大きく変えることになった。依然として、民族資本の育成が重要な政策課題の一つとされることが多かったが、そのためにも外国資本からの技術移転が不可欠と考えられたのである。また、深刻化する失業問題を克服するうえで、対内直接投資の受け入れが有効な雇用創出手段になるという認識も持たれるようになった。こうして東南アジアの各国は、外国資本を積極的に受け入れることによって、高い経済成長率の維持を目指すようになったのである。

一方、中国への直接投資は、改革・開放が加速するにつれて急激に増加していった。直接投資の導入に主眼を置いた成長戦略を採っていたASEAN

---

3 本節の記述に当たっては、ASEAN Secretariat [1993]、石川 [2004]、林 [2001]などを参考にした。

各国にとって、このような新興諸国への直接投資のシフトは大きな脅威であり、何らかの対応をとることを迫られた。そして、中国との直接投資の誘致競争で成功を収めるには、人口や GDP などの規模の面で大きく劣る各国が個別に対応するだけでは限界があり、ASEAN 全体で取り組んでいく必要があると認識されるようになった。こうして、外国資本にとって魅力的な投資環境を整えることを目的として、統合された ASEAN 市場を形成しようという機運が高まっていった<sup>4</sup>。

AFTA を創設するための具体的な動きは、1990年10月にインドネシアのデンパサールで開催された第22回 ASEAN 経済閣僚会議（ASEAN Economic Ministers Meeting）において、セメント・肥料・パルプなどの工業製品に対して、特惠関税を適用することが合意されたことにはじまる。これが翌年10月にマレーシアのクアラルンプールで開かれた ASEAN 高級事務レベル会合（ASEAN Senior Officials Meeting）で、タイからの提案によって AFTA 創設案へと修正され、さらに同月の第23回 ASEAN 経済閣僚会議では自由貿易地域を15年以内に形成することが決められたのである。12月には、インドネシアのジャカルタで CEPT に関する暫定専門作業部会（Interim Technical Working Group: ITWG）の初の会合もたれている。そして、1992年1月にシンガポールで開催された第4回 ASEAN 首脳会議（ASEAN Summit）において、「AFTA のための CEPT に関する合意文書（Agreement on the CEPT Scheme for AFTA）」に調印がなされ、AFTA を創設することが正式に合意された。

同年4月には、クアラルンプールで ASEAN 高級事務レベル会合が開催され、AFTA の関税引き下げプログラム案が作成された。そして9月には、CEPT の早期実施を目指すために AFTA 協議会（AFTA Council）

---

4 AFTA 以前における自由貿易を推進するための地域協力の代表例として、1977年の ASEAN 特惠貿易協定（Preferential Trading Arrangement: PTA）を挙げることができる。しかし、当時の保護主義的な傾向から、対象品目と関税引き下げ幅が限られたものになったため、PTA は効果的に機能しなかった。

が新たに設置されることになった。ジャカルタで開かれた12月のAFTA協議会では、「AFTAのためのCEPTに関する合意文書についての解釈書 (Interpretative Notes to the Agreement on the CEPT Scheme for AFTA)」、「CEPTの運用手続き (Operational Procedures for the CEPT)」、「CEPTのための原産地規則 (Rules of Origin for the CEPT)」が作成された。またASEAN各国は、CEPTの適用品目、適用除外品目、一時的適用除外品目についての概要文書の交換や関税削減スケジュール表の提出を行っている。このような経緯を経て、1993年1月1日にAFTAが正式発足した。同年7月にはジャカルタでCEPTに関するITWGの特別会合が開かれ、全てのASEAN加盟国がCEPTに盛り込まれる品目リストを公表した。10月にシンガポールで開かれた第25回ASEAN経済閣僚会議では、CEPTスキームの品目リストが決定され、11月から運用が開始される運びとなった。

### II. 3. AFTAの枠組み<sup>5</sup>

AFTAは、CEPTのスキームにしたがって、ASEAN域内貿易の関税を、第一段階として0～5%の水準にまで引き下げ、最終的には完全に撤廃することを目指した地域レベルの自由貿易協定 (Free Trade Agreement: FTA) である。ただし、貿易自由化の目標年限に関しては、経済発展段階が考慮されており、原加盟6ヶ国 (ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ) と新規加盟4ヶ国 (カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) に対してそれぞれ異なる期限が設定されている (後述)。また、FTAと言っても、WTOで正式にFTAとして認められるために必要なGATT第24条の条件を満たしておらず<sup>6</sup>、い

5 ここでの記述に当たっては、ASEAN Secretariat [1996]、林 [2001]を参照した。

6 GATT/WTOでFTAとして認められるためには、実質上すべての貿易に関して、原則10年以内に関税を完全に撤廃する必要がある (GATT第24条及びGATT第24条の解釈に関する了解)。「実質上すべての貿易」の解釈の仕方については、まだ正式な合意が得られていないが、往復貿易額の90%以上をカバーし、特定の産業を完全に除外しないという見方がなされることが多い。

いわゆる授權条項（enable clause）に基づくFTAとなっている<sup>7</sup>。

CEPTが適用されるには、まずASEANの原産地規制、すなわちFOB価格に対するASEAN域内からの調達額（ASEANコンテンツ）の比率が40%以上という条件を満たさなければならない。当該産品は、①適用品目リスト（Inclusion List: IL）、②一時的適用除外品目リスト（Temporary Exclusion List: TEL）、③センシティブ品目リスト（Sensitive List: SL）、④高度センシティブ品目リスト（Highly Sensitive List: HSL）、⑤一般適用除外品目リスト（General Exception List: GEL）という5つのリストに従って分類され、それぞれに応じた適用方法で自由化が実施される。ILには、貿易自由化の第一段階において関税を5%以下に引き下げる対象品目が掲載されており、これはCEPTスキームの骨格をなすものとなっている。TELには、関税引き下げの準備が整っていない産品で、最終的には各国に定められた期限までにILに移行されるものが載せられている。SLは、ILに組み入れる期限に一層の柔軟性を持たせる産品が対象となっており、非加工農産物が多く含まれる。HSLは、さらに自由化の猶予が認められるコメなどの産品である。したがって、各国の自国産業保護の意向はTEL、SL、HSLの掲載品目に現れることになる。GELには、国防や文化財などに関連する品目が含まれ、これらについては貿易自由化の完全な対象外となっている。

貿易自由化の第一段階完了の期限は、当初、2008年1月1日に設定されていたが、1994年9月にタイのチェンマイで開催された第26回ASEAN経済閣僚会議で、5年間の前倒しをして2003年1月1日までに実施することが合意された。また、翌1995年の12月にタイのバンコクで開催された第5回ASEAN首脳会議では、AFTAの加速化に関する議定書への署名が行われている。

その後、1997年にアジア通貨危機が発生し、ASEAN各国は大きな経済

---

7 授權条項とは、1979年11月に決定されたもので、途上国に対して例外措置を認める内容となっている。

混乱に陥ることになった。この通貨危機は、ASEAN 域内の地域協力の限界を露呈させ、各国に対して地域の連帯よりも自国の生き残りを意識させることになった。また、ASEAN の実質的な盟主であったインドネシアも、ほぼ30年間続いたスハルト体制が崩壊したため国内政治を優先せざるを得なくなり、ASEAN 内における政治的求心力を失ってしまった。このようなことを背景に、強制力の伴わない AFTA への取り組みが大幅に後退することが懸念された<sup>8</sup>。実際、通貨危機の発生後、タイ、マレーシア、フィリピンなどは、一物品目に対する関税の引き上げや関税引き下げ期限の延期を行っている<sup>9</sup>。

危機への対応策が協議された翌1998年12月の第6回 ASEAN 首脳会議（ベトナム・ハノイ）では、「ハノイ宣言 (Hanoi Declaration)」、 「ハノイ行動計画 (Hanoi Plan of Action)」、そして「大胆な措置に関する声明 (Statement on Bold Measures)」が発表された。そこでは、原加盟国の貿易自由化の第一段階をさらに1年間前倒しして、2002年1月1日までに実施することが示されている<sup>10</sup>。また、外国資本の新規進出を促すために、法人税や原材料輸入関税の減免などの優遇措置が設けられることも表明された。

AFTA の最終目標である域内関税の撤廃期限については、1999年9月にシンガポールで開かれた第31回 ASEAN 経済閣僚会議において、原加盟国は2015年まで、新規加盟国は2018年までとすることが合意された。しかし、同年11月にフィリピンのマニラで開催された第3回 ASEAN 非公

8 ASEAN は自発的意思に基づくゆるやかな共同体であり、ASEAN における決定事項は基本的に強制力を持たない。

9 例えば、タイでは完成車、奢侈品、鉄鋼及び鉄鋼製品に関する関税が大幅に引き上げられた。他方、このような動きを牽制する発言も、シンガポールのゴー・チョクトン首相やブルネイのボルキア国王からなされている（青木 [1999], p.121, ASEAN Secretariat [1996]）。

10 1995年にASEANに加盟したベトナムは2006年1月1日まで、1997年加盟のラオス・ミャンマーは2008年1月1日まで、そして1999年加盟のカンボジアについては2010年1月1日までとなっている。



式首脳会議（Informal ASEAN Summit）では、さらに前倒しして、原加盟国は2010年、新規加盟国は2015年（一部の例外品目を除く）に期限を早めることが決定されている。

通貨危機後も、成長のためには外国資本の積極的な導入が不可欠という ASEAN 各国の基本認識は変わらず、全体として貿易自由化のペースが緩められることはなかった。むしろ ASEAN 各国は、危機を乗り切るには、外国資本に対して一層魅力的な投資環境を提示する必要があると考えるようになり、連帯して貿易自由化を加速させていったのである。

### Ⅲ. AFTA の制度面からの評価

#### Ⅲ. 1. CEPT スキームによる関税引き下げ・撤廃の進捗状況

AFTA は、ASEAN 域内の貿易を完全に自由化することを最終目標としているが、期限前のためこの点を現時点で評価することは不可能である。そこで、ここでは2002年1月1日が期限となっていた貿易自由化の第一段階の達成状況とその後の進展状況を明らかにすることによって、AFTA の制度面からの評価を行ってみたい。

まず、全体的な傾向を把握するために、平均関税率の推移を見ることにする<sup>11</sup>。1992年における原加盟国の IL 掲載品目の平均関税率は12.8%であったが、1996年には7.8%に低下した。その後、2001年は3.2%、2002年は2.9%、2003年は2.4%と推移し、2005年には1.8%に達している。また、国別に見た域内貿易の平均関税率の推移を見ると（表1）<sup>12</sup>、原加盟国の中では、ブルネイとシンガポールにおける貿易自由化が進んでおり、シンガポールは域内関税の撤廃を既に終えていることが分かる。他の4ヶ国も

11 データの出所は、ASEAN 事務局のウェブサイト内にある AFTA 協議会プレスリリースの各号である（<http://www.aseansec.org/12049.htm>、2006年7月1日閲覧）。

12 相対的に関税率の高い TEL, SL, HSL の品目が含まれているため、先ほどの IL 掲載品目のみを対象とした平均関税率よりも高い水準となっている。

表1. ASEAN 域内貿易の平均関税率

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年
(原加盟国)					
ブルネイ	1.4	1.1	1.1	1.0	0.9
インドネシア	5.4	4.6	4.4	4.1	3.7
マレーシア	4.5	4.4	3.3	3.3	3.2
フィリピン	7.4	5.9	5.2	5.0	3.8
シンガポール	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
タイ	9.7	7.4	7.4	6.0	4.6
原加盟国単純平均	4.7	3.9	3.6	3.2	2.7
(新規加盟国)					
カンボジア	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ラオス	7.5	7.1	6.6	6.2	5.7
ミャンマー	3.2	2.8	2.6	2.4	2.1
ベトナム	3.8	3.3	2.9	2.9	2.0
新規加盟国単純平均	4.8	4.4	4.0	3.8	3.2
ASEAN 加重平均	4.8	3.9	3.7	3.3	2.8

(出所) 日本アセアンセンターのウェブサイト

(<http://www.asean.or.jp/invest/archive/speech/01apc.html>, 2006年7月1日閲覧)。原資料の出所は ASEAN Secretariat。

2003年には域内平均関税率が5%を下回る水準となっており、着実に自由化が進展している。新規加盟国について見ると、目標期限前にも関わらず、自由化の進展が著しいものとなっている。2003年の時点では、データが得られる3ヶ国の中で最も高いラオスでさえ5.7%まで引き下げが行われており、ミャンマーとベトナムにいたっては、原加盟国の平均よりも進んだ状況となっている。ただし、ここでは示されていないカンボジアでは、関

税引き下げがあまり進展していないことにも注意しなければならない。

以上のことから、IL掲載品目の関税を5%以下にするという貿易自由化の第一段階の目標は、平均関税率で見ると、いずれの原加盟国もほぼ達成していると判断される。また、第一段階の目標を達成した後も、各国が自由貿易地域の完成に向けた努力を継続していることを確認することもできる。

次に、各国における貿易自由化の第一段階の達成状況をより詳細に検討するため、CEPTの品目分類別に見た品目数の分布について分析する。AFTAのCEPTスキームによる関税引き下げの進捗状況を示したのが表2(a)～(d)である。2002年1月1日時点の原加盟国全体で見ると(表2(a))、関税引き下げ対象品目(IL掲載品目)の96.2%が、目標であった5%以下の関税水準を達成している。個々の国について見ても、自由貿易を基礎とした都市国家であるシンガポールの100%を筆頭にして<sup>13</sup>、ブル

表2(a). CEPTスキームに基づく域内関税引き下げ状況(2002年1月1日時点)

	適用品目					一時的適用除外品目	センシティブ品目	高度センシティブ品目	一般除外品目
	適用品目数	関税率:0~5% 品目数 構成比(%) <sup>1)</sup>		関税率:5%超 品目数 構成比(%) <sup>1)</sup>					
ブルネイ	6,276	6,260	99.7	16	0.3	0	14	0	202
インドネシア	7,192	7,126	99.1	66	0.9	14	0	11	68
マレーシア	10,039	9,117	90.8	922	9.2	218	75	8	53
フィリピン	5,576	5,370	96.3	206	3.7	0	62	4	16
シンガポール	5,859	5,859	100.0	0	0.0	0	0	0	0
タイ	9,104	8,632	94.8	472	5.2	0	7	0	0
原加盟国	44,046	42,364	96.2	1,682	3.8	232	158	23	339

(出所) ジェトロバンコクセンター [2002].

<sup>1)</sup> 適用品目に対する構成比。

13 シンガポールは、2001年1月1日の時点で、全ての域内関税率を撤廃している。

表2 (b). CEPT スキームに基づく域内関税引き下げ状況 (2003年1月1日時点)

	適用品目				一時的適用除外品目 品目数	センシティブ品目 品目数	高度センシティブ品目 品目数	一般除外品目 品目数
	適用品目数	関税率:0~5% 品目数 構成比(%) <sup>1)</sup>	関税率:5%超 品目数 構成比(%) <sup>1)</sup>	品目数				
ブルネイ	6,276	6,260 99.7	16 0.3	0	14	0	202	
インドネシア	7,206	7,206 100.0	0 0.0	0	0	11	68	
マレーシア	10,039	10,039 100.0	0 0.0	218	75	8	53	
フィリピン	5,576	5,566 99.8	11 0.2	0	62	4	16	
シンガポール	5,859	5,859 100.0	0 0.0	0	0	0	0	
タイ	9,204	9,204 100.0	0 0.0	0	7	0	0	
原加盟国	44,160	44,133 99.9	27 0.1	218	158	23	339	

(出所) ジェトロバンコクセンター [2003].

<sup>1)</sup> 適用品目に対する構成比。

表2 (c). CEPT スキームに基づく域内関税引き下げ状況 (2004年6月時点)

	適用品目				一時的適用除外品目 品目数	センシティブ品目 品目数	高度センシティブ品目 品目数	一般除外品目 品目数
	適用品目数	関税率:0~5% 品目数 構成比(%) <sup>2)</sup>	関税率:5%超 品目数 構成比(%) <sup>2)</sup>	品目数				
ブルネイ	6,337	6,285 99.2	52 0.8	0	0	155		
インドネシア	11,028	11,028 100.0	0 0.0	0	25	100		
マレーシア	11,661	10,983 94.2	678 5.8	273	19	85		
フィリピン	11,015	10,903 99.0	112 1.0	0	19	27		
シンガポール	10,705	10,705 100.0	0 0.0	0	0	0		
タイ	11,029	11,019 99.9	10 0.1	0	0	0		
原加盟国	61,775	60,923 98.6	852 1.4	273	63	367		
カンボジア	3,115	1,297 41.6	1,818 58.4	3,523	50	134		
ラオス	2,962	1,823 62.9	1,099 37.1	437	78	74		
ミャンマー	4,777	4,017 84.1	760 15.9	630	17	48		
ベトナム	10,143	7,496 73.9	2,648 26.1	33	89	424		
新規加盟国	20,997	14,672 69.9	6,325 30.1	4,623	234	680		

(出所) 石川 [2004].

<sup>2)</sup> 適用品目に対する構成比。

表 2 (d). CEPT スキームに基づく域内関税引き下げ状況 (2006年 5月時点)

	適用品目						一時的適用除外品目	センシティブ品目	高度センシティブ品目	一般除外品目
	関税率:5%以下		関税率:5%超							
	(うち無関税)									
適用品目数	品目数	構成比(%) <sup>1)</sup>	品目数	構成比(%) <sup>1)</sup>	品目数	構成比(%) <sup>1)</sup>				
ブルネイ	9,924	9,924	100.0	7,591	76.5	0	0.0	0	0	778
インドネシア	11,028	11,028	100.0	6,781	61.0	0	0.0	0	25	100
マレーシア	12,498	12,493	99.5	6,882	55.1	34	0.3	0	0	89
フィリピン	11,045	10,970	99.3	5,675	51.4	75	0.7	0	19	27
シンガポール	10,705	10,705	100.0	10,705	100.0	0	0.0	0	0	0
タイ	11,030	11,020	99.9	5,530	50.1	10	0.1	0	0	0
原加盟国	66,230	66,080	99.8	43,114	65.1	119	0.2	0	44	994
カンボジア	8,007	1,494	18.7	540	6.7	6,513	81.3	2,447	54	181
ラオス	10,023	9,480	94.6	590	5.9	543	5.4	0	203	464
ミャンマー	10,521	8,606	81.8	349	3.3	1,915	18.2	77	32	59
ベトナム	10,342	10,283	99.4	5,478	53.0	59	0.6	0	0	347
新規加盟国	38,893	29,863	76.8	6,957	18.0	9,030	23.2	2,524	289	1,051

(出所) ジェトロ [2006].

<sup>1)</sup> 適用品目に対する構成比。

ネイの99.7%，インドネシアの99.1%，フィリピンの96.3%，タイの94.8%となっていることから、ほぼ計画を達成していると考えてもいいたろう。最も積み残しが多かったのはマレーシアであるが、それでも対象品目の90.8%について目標を達成していることは評価できる。もちろん目標を達成した品目数は到達度を表す1つの指標であって、それだけでは関税引き下げの実効性を判断することはできない。どのような品目の関税引き下げが遅れているのかを、個別に検討する必要があるだろう。

各国のILの中で関税率が依然として5%を超えているのは、ブルネイではモーター、光学レンズ、コーヒー、タバコ、ビールなどの16品目、インドネシアでは石鹸やワックスなどの化学製品を中心とする66品目、フィリピンではエチレン化合物などの化学製品、シャツ・ブラウスなどの衣料

品、自動車、二輪車などの206品目、タイではビール、ウイスキー、ポリウレタン、鋼材、カラーテレビ、自動車などの472品目となっている。マレーシアに至っては、関税率が5%を超えるものが、自動車や二輪車の部品、干物などの農産物、木材など922品目と最多になっている。また、マレーシアは自動車産業の民族系資本を保護するため、自動車関連の218品目を一時的適用除外品目として関税引き下げ時期を延期している。

このように、自国産業の利害関係もあって、シンガポールを除くと、どの国も当初の目標を完全に達成したわけではない。しかし、AFTAのCEPTスキームが強制力のない自発的な取り組みであることを考慮すると、2002年9月のAFTA協議会で示された見解、つまり「事実上、域内関税引き下げ目標を達成した」という自己評価は、肯定的に捉えられてよいだろう。

その後も各国は関税引き下げ努力を継続し、以前の関税引き下げ期限であった2003年1月1日までには、IL記載品目の関税引き下げ作業をほぼ完了させている(表2(b))。結局、2003年1月1日時点で、IL品目の中で5%以上の関税率が残ったのは、ブルネイの16品目とフィリピンの石油化学製品11品目(ポリエチレン、ポリプロピレンなど)だけになった。自動車産業の保護政策を続けていたマレーシアも、一時的適用除外品目としていた自動車関連218品目の関税引き下げを2003年から開始した<sup>14</sup>。これら自動車関連品目のTELからILへの移行については、当初2005年1月1日が予定されていたが、最終的には1年間の前倒しがなされて2004年1月1日に実施されている。

2004年6月の関税引き下げ状況を見ると(表2(c))、原加盟国のILにおける5%以下の品目割合が低下し、5%超の品目数が増加していることが分かる。これは関税品目の定義が変更されているためであり、2003年時点の数値との単純な比較はできない。詳細に検討すると、ブルネイとタイ

14 ただし、自動車関連品目の関税引き下げと同時に、それまでになかった物品税が新たに導入されており、依然として国内における輸入車価格は高いままであった。

については全ての SL および HSL の品目数がゼロになっており、2004年6月までに全て IL へ移行されたことが分かる。また、全体の品目数が増加する中で、マレーシアとフィリピンの SL および HSL の品目数は減少しており、多くの品目が IL に移行されたと推測される。したがって、IL の5%超の関税品目数の増加は TEL などから IL への移行によるものであり、これは貿易自由化の後退ではなく、その着実な進展を表していると考えられるのである。新規加盟国について見ると、TEL や SL 及び HSL の品目数が多く、IL 掲載品目に関しても関税率が5%超の品目シェアが高い。特にカンボジアは1999年に ASEAN に加盟したこともあって、貿易自由化が最も遅れている。

2006年5月の状況を確認してみたい。表2(d)を見ると、原加盟国の IL 掲載品目の関税率5%以下への引き下げは、ほぼ完了していることが分かる。また、最終目標である域内貿易の完全自由化に向けての準備も着実に進められており、原加盟国全体ではすでに IL 掲載品目の65.1%が無関税となっている。ただし、国によってばらつきが見られる。シンガポールでは IL 掲載品目の関税が完全に撤廃されており、ブルネイでも4分の3以上の品目が無関税となっている。これに対して、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイでは、関税撤廃が IL 掲載品目の5~6割にとどまっている。もちろん、合意された関税撤廃期限までには時間が残されているため、このことが直ちに AFTA の停滞を意味するわけではない。これまでの経緯を踏まえると、期限までに目標が概ね達成されることが期待されるであろう。

新規加盟国の関税引き下げも、順調に進んでいる。IL 掲載品目の関税率5%以下への引き下げ状況を品目数ベースで見ると、最も進んでいるのが99.4%のベトナムである。そして、94.6%のラオス、81.8%のミャンマー、18.7%のカンボジアと続く。目標年限までに最も余裕のあるカンボジアではあまり進んでいないが、その他の3ヶ国については極めて良好な進捗状況にあると言えるだろう。これは国内に保護すべき製造業がまだ立ち上が

っておらず、関税の削減・撤廃への抵抗が少ないためと推測される<sup>15</sup>。関税撤廃状況について見ると、やはりベトナムが53.0%で最も進んでいるが、その他の3ヶ国については、カンボジアが6.7%、ラオスが5.9%、ミャンマーが3.3%となっており、今後の各国の取り組みが注目される。

2004年11月にラオスのビエンチャンで開かれた第10回 ASEAN 首脳会議では、「優先統合分野に関する ASEAN 枠組み協定 (ASEAN Framework for the Integration of Priority Sectors)」に署名がなされた。そして、2020年の ASEAN 経済共同体 (ASEAN Economic Community: AEC) 創設に向けて、優先11分野 (農産物加工品、航空輸送、自動車、e-ASEAN (情報通信技術)、電子機器、水産、ヘルスケア、ゴム製品、繊維、観光、木製品) の関税撤廃を、当初の予定からそれぞれ3年間ずつ前倒しして、原加盟国は2007年1月1日まで、新規加盟国は2012年1月1日までに実施することが合意された。ただし、各国は優先分野の品目数 (4,273品目) の15%を上限とするネガティブ・リストを作成し、前倒しスケジュールから除外することが認められている。

各優先分野におけるネガティブ・リストの品目数を示したものが表3である<sup>16</sup>。これより、各国の政府の意図をうかがい知ることができる。シンガポールは自由貿易が国の存立基盤であり、また製造業全般が既に高い競争力を持っている。このため、域内関税を完全に撤廃しており、ネガティブ・リストへの記載品目はない。ブルネイは石油と天然ガスの生産に依存した人口36万人程度の小国であり、石油関連を除く国内製造業は産業政策上それほど重要ではない。したがって、関税を課す理由は、国内産業の保護のためではなく、基本的には課税ベースの確保ではないかと推測される。

15 大野・桜井は、新規加盟国の中で最も工業化が進んでいるベトナムについて、同様の指摘を行っている (大野・桜井 [1997], pp.87-88)。大野は、産業育成の視点が欠如した自由至上主義は、低所得国の中長期的な経済発展にとって必ずしも望ましいものではないという立場をとっている (大野 [2000], pp.33, 151-152)。

16 表3を見る限り、優先分野の品目数の15%を上限にするという条件は、厳格には遵守されていない。これは ASEAN の決定事項の実施が各国の自発性にゆだねられていることを表すものになっている。



表3. 優先統合分野に関する ASEAN 枠組み協定のネガティブ・リストの品目数

	農産物 加工品	航空輸 送	自動車	e - ASEAN	電子機 器	水産	ヘルス ケア	ゴム製 品	繊維	観光	木製品	小計	優先分野にお けるシェア(%) <sup>1)</sup>
ブルネイ	0	n.a.	128	162	322	0	21	80	0	n.a.	33	746	17.5
インドネシア	16	n.a.	516	32	52	36	5	58	11	n.a.	0	726	17.0
マレーシア	8	n.a.	485	37	45	0	13	68	3	n.a.	12	671	15.7
フィリピン	10	n.a.	443	1	2	14	9	21	129	n.a.	25	654	15.3
シンガポール	0	n.a.	0	0	0	0	0	0	0	n.a.	0	0	0.0
タイ	20	n.a.	173	131	236	26	90	83	24	n.a.	52	835	19.5
カンボジア	19	n.a.	94	294	293	11	29	67	127	n.a.	30	964	22.6
ラオス	0	n.a.	21	0	0	0	16	0	8	n.a.	0	45	1.1
ミャンマー	3	n.a.	345	70	82	23	58	76	1	n.a.	0	658	15.4
ベトナム	0	n.a.	235	42	42	0	41	11	206	n.a.	0	577	13.5

(出所) ASEAN Secretariat [2004] より筆者作成。

注) n.a. は、当該優先分野のネガティブ・リストが存在しないことを意味している。

<sup>1)</sup> 優先分野の品目数は4,273品目。

タイは、域内で最も自動車関連産業が集積している。自動車生産台数は100万台の台を超え、「アジアのデトロイト」を目指して躍進中である。自動車産業の域内における競争力は極めて高く、その自信を反映してか、トラック（ピックアップ・トラックを含む）以外の完成車をネガティブ・リストから外している。その一方で、家電製品については、そのほとんどをネガティブ・リストに載せており、少しでも長く国内産業に猶予期間を与えようという意図が見受けられる。

インドネシア、マレーシア、フィリピンは、自動車関連の品目をネガティブ・リストに多数掲載しているが、これらの国が自国の自動車産業の育成に高い関心を抱いていることの裏返しであると考えられる。冷蔵庫・カラーテレビ・電子レンジなどといった家電製品に関しては、インドネシアはほとんどの品目をネガティブ・リストに掲載しているが、マレーシアとフィリピンは載せていない。これらは各国政府の域内における自国産業の競争力に対する見方や産業保護の方針を反映していると言えるだろう。

新規4ヶ国についてみると、ネガティブ・リストへの掲載品目数がラオスでは45品目と少ないものの、ベトナム、カンボジア、ミャンマーでは多く、特にカンボジアはASEAN加盟国最多の964品目となっている。また、ベトナムは自動車と繊維に、カンボジアとミャンマーは自動車、通信機器、電子機器の保護に関心があることがうかがえる。

このように主要品目がかかなり除外されているため、「優先統合分野に関するASEANの枠組み協定」の実効性には大きな疑問が残る。しかし、できるところから少しでも自由化を前進させていこうという姿勢は評価されてよい。ASEAN全体として、今後も貿易の自由化にコミットしていくことを明確に意思表示し、域内への外国資本の呼び込みを狙ったアピールのための一つ的手段と理解すべきであろう。

### Ⅲ. 2. AFTA の制度上の課題

1977年のPTAはASEAN域内の貿易自由化を進める最初の試みであった。しかし、国内産業の保護に関心のあった各国は、域内の貿易自由化を進めるための強い動機に欠けていた。このため、作成された自由化の対象品目リストも骨抜きになり、完全な失敗に終わった(サドリ [1994])。これとは対照的に、AFTAは、持続的な成長のために外国資本を誘致するという明確な動機のもとに始められ、域内関税を5%以下の水準にするという貿易自由化の第一段階は、ほぼ目標通りに達成された(原加盟国に関して)。このように、制度的な側面から見ると、CEPTスキームの着実な実行を通じて、ASEANの市場統合には大きな進展があったと考えられる。このことは高く評価されるべきであるが、いくつかの制度上の問題も残されている。ここでは、それらの中でも代表的な関税と通関に関する手続きの問題について簡単に述べる<sup>17</sup>。

AFTAをはじめとする経済統合では、貿易の自由化を推進する手段と

17 これらの問題については、窪田 [2003]や日本貿易振興機構海外調査部 [2005]を参照のこと。

して、関税の引き下げや撤廃に焦点が当てられることが多いが、その不透明性ゆえにむしろ非関税障壁の方がより深刻な貿易阻害要因になる場合がある。非関税障壁には様々な種類のものがあるが、ASEAN 各国で実務上よく指摘されるのは、不透明・不確実な関税評価や関税分類、煩雑な通関手続き、そして通関に要する時間などの問題である。制度上の関税の引き下げや撤廃が実施されても、恣意的な運用や一貫性のない運用が行われる場合には、やはり自由な貿易が阻害されることになる。このような問題を極力無くすような取り組みを行っていくことが今後の課題と言えるだろう。

## IV. AFTA の実態面からの評価

### IV. 1. AFTA の経済効果の検証手法

前節では、AFTA の制度的な側面からの評価を行ったが、ここでは CEPT を通じた貿易自由化の第一段階の完了が、ASEAN における貿易と直接投資の動向にどのような影響を与えたのかを評価してみたい。

経済産業省の整理によれば（経済産業省 [2001], pp.161-165), FTA をはじめとする経済統合の効果には、静態的效果と動態的效果の二つがある。このうち、静態的效果としては「貿易創出効果」と「貿易転換効果」を考えることができる。貿易創出効果とは、域内における貿易障壁の削減・撤廃が域内貿易を拡大させるという経済学的に見てプラスの効果のことである。貿易転換効果とは、域外に対して残存する貿易障壁が差別的な状況を作り出し、域外との貿易を縮小させるという経済学的に見てマイナスの効果のことである<sup>18</sup>。ただし、理論的にどちらの効果が大きくなるのかを明らかにできないため、FTA が経済学的に見て合理性をもっているかど

18 FTA 締結による貿易転換効果を回避、ないしは最小化する方法としては、域内自由化と同時に域外への関税削減を実施すること（Ohyaama [1972], Kemp and Wan [1976, 1986]）や元々の貿易量が大きく地理的にも近い「自然な貿易パートナー（natural trading partner）」と FTA を締結すること（Summers [1991], Wonnacott and Lutz [1989], Krugman [1991]）などがある。

うかの判断は、個々のケースに委ねられることになる。多くの実証研究によれば、貿易創出効果が貿易転換効果を上回るという結果が得られており、FTA を通じた貿易自由化の促進は、世界全体にとって利益になると一般的には考えられている (浦田 [2002], p.23)。

一方、動態的效果とは、持続的な成長の源泉となる生産性の向上をもたらす効果のことを指す。具体的な経路としては、域内市場の拡大による規模の経済の実現、競争的な国内市場の形成、外国からの優れた経営ノウハウや製造技術の伝播、そして域内市場全体を視野に入れた域内外からの投資の増加などが考えられる。

FTA の経済的影響の評価に関するこれまでの実証研究は、そのアプローチから二つに分けることができる<sup>19</sup>。一つは、応用一般均衡 (Computable General Equilibrium: CGE) モデルに基づくシミュレーションによる評価であり<sup>20</sup>、もう一つは各種の貿易指標を用いた評価である。CGE モデルによる評価は、経済への総合的な影響を評価できるという利点を持っており、頻繁に利用されている。ただし、結果がモデルの諸仮定に依存するという問題点もあり、結果に幅がある場合には解釈が困難となる。また、多くの計量経済学的アプローチではパラメータの不変性が仮定されているが、これでは FTA によって構造変化が起こる可能性 (これは FTA の動態的效果の一つの表れと考えられる) を排除することになってしまう。構造変化が予測できない以上、構造変化がないという前提で分析するしかないのである。しかも、激変する複雑な国際経済環境という要因をコントロールすることは容易でなく、域内関税引き下げの効果だけを純粋な形で取り出して計測することには、大きな困難がつきまとうと考えられる。

こうしたこともあって、FTA の経済効果を検証する研究では、計量経済学的アプローチが採られないことも多い。例えば、Michaely は、ラテ

19 経済産業省は、代表的な FTA である EU と NAFTA の経済効果に関する実証研究を展望している (経済産業省 [2001], pp.166-172)。

20 例えば、堤・清田 [2002]、Kawasaki [2003]などを参照のこと。

ンアメリカ各国が FTA を締結した場合の経済効果を事前評価するために、域内貿易比率や貿易補完係数による分析を行っている (Michaely [1996])。Yeats も同様に、経済統合からサブサハラ・アフリカが受ける影響を明らかにすることを目的として、域内貿易比率や貿易補完係数を用いて域内の貿易構造を考察している (Yeats [1998])。より近年の研究でも、域内貿易比率、貿易結合度指数、貿易補完係数、そして産業内貿易指数などの指標に基づいて<sup>21</sup>、経済統合や域内の相互依存関係という観点からの分析が行われている (Ng and Yeats [2003], 経済産業省 [2004], pp.153-155, 浦田 [2001])<sup>22</sup>。

これらの既存の研究は、主として関税引き下げによる貿易構造の変化、すなわち静態的效果に焦点を当てたものになっている。持続的な成長という観点からは動態的效果の方がより重要な意味をもつが、貿易自由化によってもたらされた生産性上昇の程度を直接的に計測することは困難である。しかし、ASEAN では海外からの直接投資が成長と生産性上昇のエンジンとなってきたこと、そして動態的效果の具体的な経路として海外からの直接投資が重要な役割を果たすと想定されていることを考慮すると、海外から ASEAN 域内への直接投資の動向をもって、動態的效果を享受している (あるいは将来的に享受していく) かどうかの可能性を判断することには、一定の合理性があると考えられる。また、このアプローチは、海外からの直接投資の誘致という AFTA 創設の目的が達成されたのかどうかを検証することになる点でも、本研究にとって好都合であろう。

以上のことを踏まえ、ここでは計量経済学的なアプローチを採用することせず、先行研究でも用いられているいくつかの指標の推移を分析することによって、AFTA の進展が ASEAN 各国の貿易や直接投資の動向に与え

21 なお、以上で述べた各種指標の詳細については後述する。

22 浦田 [2001]や後述する Petri [1993]は、域内貿易比率と貿易結合度指数を、それぞれ相対指標 (relative measure of trading intensity) と二重相対指標 (double-relative measures of trading intensity), もしくは重力係数 (gravity coefficients) と呼んでいる。

た影響を明らかにしてみたい。

## Ⅳ. 2. AFTA の静態的効果の検証

AFTA の静態的な経済効果について分析する<sup>23</sup>。まず、AFTA の CEPT スキームを通じた関税引き下げが ASEAN の域内貿易の緊密化に貢献したのかを検証するため、域内貿易比率と貿易結合度指数の推移を見ることが出来る。

域内貿易比率 (Intra-Regional Trade Ratio: IRTR) は、ある地域 (i 地域) の特定地域 (j 地域) との貿易の重要性を示したもので、次のように定義される。

$$IRTR_{ij} = \frac{TRADE_{ij}}{TRADE_{iw}}$$

ただし、 $TRADE_{ij}$  は i 地域の j 地域との貿易量を、また w は世界を表している。ここで、i 地域として原加盟国と新規加盟国を、j 地域として現在の ASEAN 加盟国、すなわち ASEAN10 を想定すると、原加盟国と新規加盟国の ASEAN10 に関する域内貿易比率が得られる。これらの推移を表したものが図 1 である。(a) は原加盟国、(b) は新規加盟国に関するも

図 1 (a). 原加盟国の域内貿易比率

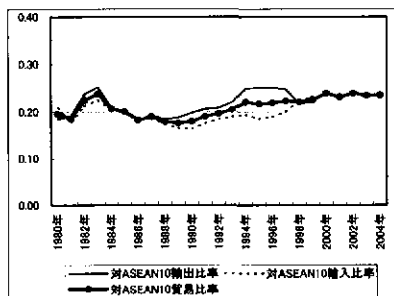
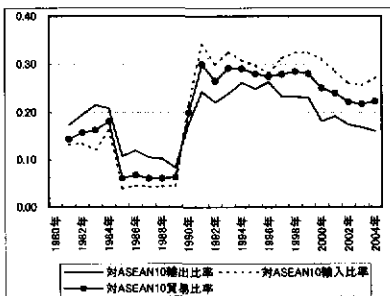


図 1 (b). 新規加盟国の域内貿易比率



出所) IMF [2006] *Direction of Trade Statistics (CD-ROM)*.

23 吉野 [2000] は、異なるアプローチから AFTA の経済統合の効果を評価し、それが極めて限られたものであると結論付けている。

ので<sup>24</sup>、それぞれ輸出額、輸入額、そして貿易額（輸出額＋輸入額）に基づく計数が示されている。いずれを用いて考察しても結論は大きく変化しないので、以下では貿易額をもとに議論を進めてみたい。

まず、原加盟国についてであるが、域内貿易比率は1980年代前半から後半にかけて緩やかに低下し、1989年には17.7%となった。これが1990年代に入ると上昇しはじめ、2004年には23.5%になっている。このことは、因果関係が定かでないものの、AFTA の進展と共に域内貿易比率が高まっていったことを意味している。1980年から1997年にかけて、東アジアにおける域内依存度が高まっていったことが指摘されているが(浦田 [2001])、ここでの結果はそのこととも整合的である。ところが、新規加盟国については、若干異なる状況が観察されている。これらの国の域内貿易比率は、1980年代半ばから大きく低下し、1980年代後半には10%を下回る水準で低迷した。1990年代初頭に急激な上昇が見られたがその後は横ばい状態が続き、2000年以降に再び比率が低下している。したがって、これらの国は1990年代半ば以降に ASEAN に加盟したものの、域内貿易比率から判断する限りでは、AFTA の進展によって域内貿易が緊密化することはなかったと考えられる。

次に、貿易結合度指数について見てみたい。貿易結合度指数 (Trade Intensity Index: TII) は世界全体の貿易関係を基準とした場合に、対象とする国・地域との貿易上の結びつきがどれくらい強いかを示すもので、次のように定義される。

$$TII_{ij} = \frac{x_{ij}/x_{iw}}{x_{wj}/x_{wo}}$$

ここで、 $x_{ij}$  は  $i$  地域から  $j$  地域の輸出を表している。この指数が大きいほど貿易上の結びつきが強く、また指数が 1 を上回れば貿易関係が世界平均

24 なお、新規加盟国の貿易規模は相対的に小さいため、ASEAN10のASEAN10に関する域内貿易率は、原加盟国の域内貿易比率とほぼ同じである。

よりも緊密と判断することができる<sup>25</sup>。ただし、国際貿易理論のグラビティ・モデルでは、二国間の距離が近いほど貿易量が増大することが示されている。したがって、貿易関係の緊密性を判断する際には、この点を考慮した基準値を用いることが望ましい (Ng and Yeats [2003])。ASEANについてこの距離を調整した基準値を求めたところ<sup>26</sup>、原加盟国については1.60、ASEAN10に関しては1.61という数値が得られたので、以下ではこれに基づいて考察を行ってみたい。

貿易結合度指数を原加盟国と新規加盟国について求めたものが図2である。まず、原加盟国について見ると (図2 (a))、原加盟国内における貿易関係の緊密度は極めて高く、いずれの時点を見ても基準値の1.60を大きく上回っている。時系列での推移を見ると、1980年代半ばまで貿易結合度は高くなっていったが、その後は1990年代半ばまで低下し続けた。それが、1990年代後半からは再び上昇傾向が観察されるようになってきている。ただし、これがAFTAの進展によってタイムラグを伴いながら貿易関係が緊密化していった結果なのか、それとも通貨危機によって生じた構造変化の影響によるものなのかを判断することは困難である。

一方、原加盟国と新規加盟国の貿易結合度の推移を見ると、新規加盟国

図2 (a). 原加盟国の貿易結合度

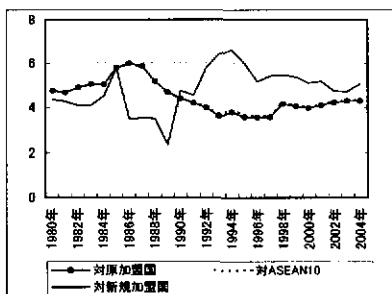
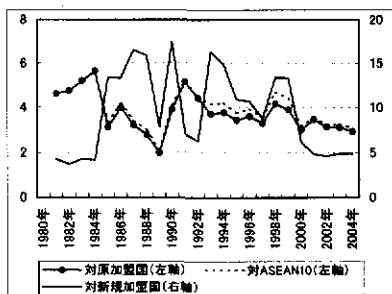


図2 (b). 新規加盟国の貿易結合度



出所) IMF [2006] *Direction of Trade Statistics* (CD-ROM).

25 Petri [1993]や浦田 [2001]は、貿易結合度指数を「域内バイアス」を表すものとして解釈している。

26 距離を調整した基準値の求め方については、補論を参照のこと。



のASEAN加盟以前から両者の結び付きが強かったこと、そして1990年代前半に貿易関係が急速に深まっていったことを確認することができる。ところが、ASEANへの新規加盟が相次いだ1990年代半ば以降、明確な低下傾向が観察されており、AFTAの進展によって貿易上の結び付きが強まっていったとは言えないことが分かる。

同様の傾向は、新規加盟国側から見た場合でも確認できる(図2(b))。新規加盟国の輸出にとっての原加盟国の重要性は、絶対的には大きなものとなっているが、通貨危機の発生直後に一時的に高まってはいるものの、1990年代初頭以降、低下傾向を示している。また、新規加盟国内における結び付きは、年によって大きな変動が見られるものの、極めて高い水準にあることが分かる。しかし、新規加盟国内においても、これらの国のASEAN加盟以降に、お互いの貿易関係が深まっていくという傾向は見られず、むしろ貿易結合度が低下している様子が見え始める。もちろん新規加盟国においては、原加盟国ほど十分に関税の引き下げが進展していないという事情もあるが、それよりもベトナムのように急成長する国がASEAN以外の国との関係を相対的に強めていることが背景にあると推測される。

次に、域内分業が深化したかどうかについて検討してみたい。ここでは、域内分業の深化を測る指標として、産業内貿易指数と貿易補完係数を用いる。まず、産業内貿易指数(Intra-Industry Trade Index: IIT)であるが、ここではその簡便性ゆえに多くの研究で利用されているグルーベル・ロイドの産業内貿易指数を用いる。これは次のように定義される。

$$IIT = 100 \cdot \left\{ \frac{(x+m) - |x-m|}{x+m} \right\}$$

ただし、 $x$ と $m$ はそれぞれ当該産業の品目に関する輸出額と輸入額である。この指標は、ある産業について輸出と輸入が同額である場合、つまり産業内貿易が完全な形で行われている場合には100をとり、輸出や輸入のみだけが行われている場合には0をとる。また、対象とする産業が複数にわたる場合は、貿易額で加重平均した指標が用いられる。もしAFTAの

進展によって域内分業が進んでいた場合には、この指標も上昇していると考えられる。ただし、産业内貿易指数では、生産工程の分化による垂直分業と製品差別化された水平分業を区別できないため、たとえこの指標が上昇していたとしても、必ずしも域内分業が深化しているとは限らないことに留意する必要がある。

次に、貿易補完係数 (Trade Complementarity Index: TCI) について説明する。これはある国・地域の輸出品目の構成と他の国・地域の輸入品目の構成の一致度を測る指標で、次のように定義される。

$$TCI_{ij} = 100 - \frac{1}{2} \sum_k |m_j^k - x_i^k|$$

ただし、 $m_j^k$  は j 国の k 品目の輸入シェア、 $x_i^k$  は i 国の k 品目の輸出シェアを表している。この指標は、自国の輸出品目構成が比較対象国と完全に一致するときに100となり、全く一致しない場合には0となる。したがって、AFTAの形成によって域内分業が促進されたのであれば、この指標は上昇すると考えられる。

これらの指標を計測する際の対象産業としては、域内分業の進展度合いを確認するという目的を考慮し、各種機械製品や家電製品に関連の深いものを選んだ<sup>27</sup>。具体的には、標準国際貿易商品分類の改訂第3版 (Standard International Trade Classification, Revision 3: SITC-R3) の2桁分類における69, 71-79, 87-89の13業種である<sup>28</sup>。これらの業種は、域内分業の促進を目的に1996年に始められたASEAN産業協力 (ASEAN Industrial Cooperation: AICO) スキームの主要な適用業種となっていることから、合理性があると考えられる<sup>29</sup>。

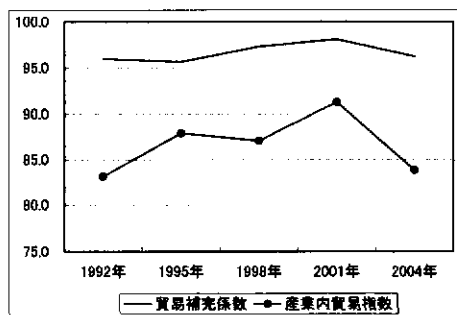
ここでは、これまでの分析を踏まえて、域内貿易が緊密化していると見

27 対象産業の選定に際しては、平塚によって作成された貿易品目と SITC-R3の対照表を参考にした (平塚 [2003])。

28 2桁分類なのでやや粗い計算になるが、全般的な傾向を把握するには十分であろう。

29 AICOについては、青木 [1999]、箭内 [2001]、石川 [2004]が詳しい。

図 3. 原加盟国における域内分業の進展



出所) United Nations, *Comtrade*.

注) 1995年については、データの欠損のためブルネイは含まれていない。

られる原加盟国について考察を行う。原加盟国における貿易補完係数と産業内貿易指数の推移を示したものが、図3である。まず、産業内貿易指数を見ると、1992年に83.2であったものが、2001年には91.3にまで上昇している。これは、同期間においてASEAN域内の分業構造が深化したことを示唆するものとなっている。また、代替的な指標である貿易補完係数を見ても、1995年から2001年にかけて緩やかに上昇していることが確認できる。これは、同期間において貿易構造の補完関係が強まってきたと解釈できる。以上のことから、断定はできないものの、AFTAが創設されて以来、ASEANにおける域内分業は深化してきた可能性が高いと考えられる。

ただし、域内貿易の自由化は、生産工程の域内再配置を進めて相互補完的な生産構造を現出させる可能性がある一方で、最適生産地を追求する企業戦略によって生産拠点の集約化を招く可能性もある。2001年から2004年にかけて、産業内貿易指数と貿易補完度の両方の指標が低下しているが、これは生産拠点の集約化が進んでいることを示唆するものとなっている。通貨危機の影響が無くなり、また当初持たれていたAFTAの実現性に関する懸念が払拭された結果、企業が生産拠点の域内再配置を急速に進めて

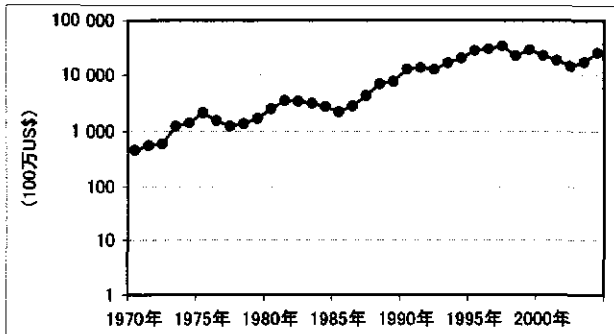
いった可能性も考えられるのである<sup>30</sup>。

### Ⅳ. 3. AFTA の動態的効果の検証

先に述べたように、FTA の動態的な効果は複雑な形で表れるため、直接的に検証することは非常に困難である。そのこともあって、浦田 [2002] が指摘するように、これまでの動態的効果に関する研究蓄積は極めて少ない。そこで、ここでは簡便な方法として、直接投資の動向に注目することにより、動態的な経済効果が得られる可能性の有無について検討してみたい。

ASEAN10における海外からの直接投資額（国際収支ベース）の推移を示したものが、図4である。対数表示であるので、傾きは直接投資額の伸び率を表している。これを見ると、プラザ合意のあった1985年以降、直接

図4. ASEAN10への直接投資の流入額



出所) UNCTAD[various issues] *World Investment Report*.

注) 対数表示。

30 例えば、2002年にインドネシアからソニーが撤退したが、これには生産拠点に関する世界戦略が大きな影響を与えたと言われている。また、2006年9月に実施した筆者のヒアリングによれば、インドネシアなどに進出しているある日系の自動車部品メーカーは、日本の購買本部の出先機関をシンガポールに設けて現地調達に関する決定（調達先や新規サプライヤーの審査）を行っているが、AFTAのメリットを享受するため、「現地」として視野に入れているのは、インドネシアだけではなく、ASEAN全域であった。

投資の流入額が急速に伸びていったことが確認できる。しかし、その後1990年代に入って、伸び率のトレンドは明らかに低下している。このことは AFTA の創設とその着実な実施、AICO スキームの導入、そしてアジア投資地域 (Asia Investment Area: AIA) の創設などの制度面での拡充努力によっては<sup>31)</sup>、直接投資の流入を加速させることができなかったことを意味している。ただし、世界全体の途上国への直接投資額が伸び悩んでいる場合には、ASEAN への直接投資の流入額も伸び悩むと考えられる。そこでこの点をコントロールするため、本研究では次のように定義される海外直接投資の「地域バイアス指標 (Regional Bias Index: RBI)」を新たに導入する。

$$RBI_i = \frac{FDI_{hi}/FDI_{hw}}{FDI_{wi}/FDI_{ww}}$$

ここで、FDI は海外直接投資額、w は世界、l は低所得国 (途上国)、h は高所得国 (先進国)、i は当該国/地域を表している。また、2つの添え字は FDI の流れの方向を表しており、1番目が投資国、2番目が投資受入国を意味している。例えば、FDI<sub>wl</sub> は世界から低所得国への直接投資額、FDI<sub>ww</sub> は世界全体の直接投資額ということになる。

生産性向上を達成するためには、高い技術を持った国 (一般的には先進国) からの直接投資が望まれる。この考え方に基づくると、地域バイアス指標は、世界全体から途上国へ向けての直接投資の平均的な流れを基準として、先進国からの「望ましい」直接投資が、どの程度のバイアスをもって当該国/地域に流入したのかを表しているとの解釈が可能である。以下では、先進国からの直接投資の ASEAN へのバイアスを計測し、世界全体と比較した場合に、ASEAN が投資先としてどのように位置づけられてきたのかを明らかにしてみたい。

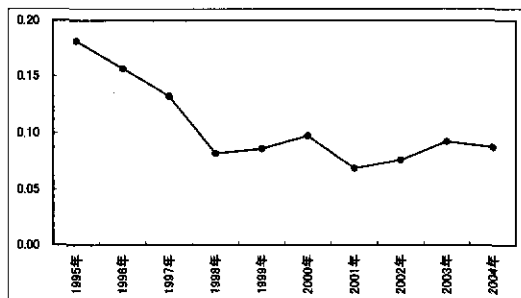
地域バイアスを計測するに当たっては、FDI<sub>hi</sub> には先進国から ASEAN10

31 AIA は1998年に枠組み協定に合意がなされた。AIA の詳細については、節内 [2001] を参照のこと。

へ流入した直接投資額,  $FDI_{hw}$  には先進国から世界全体に流出した直接投資額,  $FDI_{wl}$  には世界から途上国に流入した直接投資額,  $FDI_{ww}$  には世界全体から流出した直接投資額を用いた。また, ここでの先進国とは, 日本, アメリカ, カナダ, EU15ヶ国 (オーストリア, ベルギー, デンマーク, フィンランド, フランス, ドイツ, ギリシャ, アイルランド, イタリア, ルクセンブルク, オランダ, ポルトガル, スペイン, スウェーデン, イギリス), オーストラリア, ニュージーランド, 香港, 韓国, 台湾のことを指している。データの出所は,  $FDI_{hw}$  に関しては ASEAN 事務局のウェブサイト, その他に関しては UNCTAD のウェブサイト上の World Investment Report の巻末付録データである。

図5は, 先進国からの海外直接投資について, ASEAN への地域バイアスを示したものである。すると, ASEAN へのバイアスは通貨危機以前から急速に低下しており, さらに意外なことに通貨危機発生後は横ばいで推移していることが分かる。これは, 通貨危機が先進国から ASEAN への直接投資を細らせたという通説的な見方が必ずしも適切ではないことを示唆している。すなわち, 近年の直接投資の誘致がうまく進まなかった原因には, 通貨危機以前から存在していた構造的な問題があったと考えられるのである。

図5. 海外直接投資の ASEAN への地域バイアス



出所) UNCTAD[various years] *World Investment Report* 及び ASEAN Secretariat.

以上のことから判断すると、ASEAN 域内に自由貿易地域を作り出すことによって、海外からの直接投資の流入を促進するという計画は、全体として不成功に終わったと結論づけることができる。換言すると、AFTA の形成を通じて、一定程度の静態的な効果を得ることはできたものの、動態的な効果に関しては、ほとんど得ることができなかったと考えられるのである。

## V. おわりに

本研究では、AFTA の CEPT スキームによる貿易自由化の第一段階が完了したことを受け、AFTA の形成に関する暫定的な評価を試みた。具体的には、域内関税引き下げの進捗状況に対する制度的な側面からの評価と AFTA の形成が実際の貿易や海外直接投資の動向に与えた影響についての実態的な側面からの評価を行った。

制度面における評価結果をまとめると、次のようなものになる。AFTA が創設された当時は、AFTA がかつての PTA のような骨抜き自由化になるのではないかと大きな懸念があった。しかし、台頭する中国への危機感もあって、当初の目標をほぼ計画通りに、しかも前倒しで達成するという期待を大きく上回る結果を出すことになった。依然として、関税や通関の手続きに関する不透明性・不確実性といった問題は残されているが、域内貿易の自由化という観点から見た場合、AFTA の制度としての完成度は非常に高いものとなっている。また、今後の完全自由化に向けての取り組みも、大いに期待できると考えられている。

一方、AFTA の形成が中期的な貿易や直接投資の動向に与えた影響については、次のように評価できる。AFTA の経済的效果は、静態的效果と動態的效果に分けることができ、前者は貿易構造に与えた影響、後者は直接投資に与えた影響と解釈することが可能である。いくつかの指標に基づく定量的な分析結果によれば、AFTA の CEPT スキームを通じた域内

関税の引き下げは、原加盟国の ASEAN 域内における貿易の緊密化をもたらし、また域内分業の深化を促したと見られる。したがって、AFTA の静態的な影響については、一定の効果を確認できたと判断することができる。

しかし、直接投資の動向から判断すると、AFTA の形成を通じた直接投資の流入促進という目的は、十分に達成されたとは言えない。すなわち、AFTA の形成によって得られた経済効果は静態的なものでしかなく、持続的な成長を達成していくために不可欠な動態的な効果は非常に限られたものでしかなかったと考えられるのである。したがって、現状のままでは、たとえ今後 AFTA を完成させて域内の完全自由化を実現させたとしても、それだけでは動態的な経済効果を十分に得ることはできず、持続的な成長をもたらす要因にはならないと推測されるのである。しかしながら、このことは AFTA を完成させることの意義を否定するものではなく、直接投資の流入を促す有効な措置を別途講じる必要があることを意味しているに過ぎない。

これまでの ASEAN の投資自由化への取り組みは、貿易自由化と比較すると格段に遅れていると言わざるを得ない<sup>32</sup>。もちろん直接投資の流入を促進する上で、域内の貿易自由化が一定の役割を果たすことに間違いはないが<sup>33</sup>、それだけでは不十分であることも確かである。貿易の自由化と同様に、もしくはそれ以上に投資の自由化の方が重要な意味を持っているであろう。語弊を恐れずに言えば、ASEAN では投資の自由化に十分取り組まれないまま<sup>34</sup>、直接投資の誘致を試みるという一貫性に欠ける政策が採られてきたのである。今後は制度全体の整合性にも配慮しながら、経済の自由化を進めていく必要があると言えるだろう。

32 AIA のような枠組みもあるが、現時点ではその実現可能性を判断することは困難である。

33 FTA が域内への直接投資を増加させるメカニズムについては、トラン [2002] を参照のこと。

34 シンガポールはこれに該当しないであろう。



アジア通貨危機からの一つの教訓は、マクロ経済の安定や政治的な安定が欠如していた場合には、いくら制度を整えても海外から直接投資は流入してこないということである。したがって、適切なマクロ経済運営を行う努力や国内の経済格差の是正をおろそかにしてはならないと考えられる。また、自由化は現在の世界的な潮流でもある。したがって、単に自由化を進めるだけでは、他の国と同じ土俵に立っただけのことであり、必ずしも直接投資の誘致競争の勝者になれるわけではない。さらに言えば、たとえ ASEAN 全体として誘致に成功したとしても、域内各国に直接投資が同じ様に流入するわけではなく、域内でも勝ち組と負け組に分かれてしまうことは免れ得ないであろう。

例えば、現在負け組の一つとされることの多いインドネシアでは、裾野産業の未発達が製造業の製造コストを引き上げ、進出企業の競争力を阻害していると言われている。また、賃金水準が中国と同レベルであっても、労働生産性が大きく異なるため、実質的な労働コストが高くつくという指摘もある。過度に労働者を優遇するような労働関連法規が問題とされているが、労働者団体の抵抗が大きく、改正の目処は立っていない。インフラについても不十分な状況にあり、安定した電圧による電力供給や輸出港までの道路インフラの整備などが大きな課題となっている。こういった投資環境を改善していかなければ、誘致競争が激化する中で自国に直接投資を呼び込むことは極めて困難である。それどころか、2002年のソニーのインドネシア撤退のような事態が頻発するようになるかもしれない。海外から直接投資を誘致するためには、単に貿易や投資の自由化を進めていくだけでなく、総合的な投資環境を整備していく必要があると言えるだろう。

最後に、本研究の限界について簡単に述べておきたい。本稿では、FTA がもたらす静態的な効果のうち、貿易転換効果については十分に検討できなかった。ASEAN の一部の国と中国とでは輸出構造が類似しているため、AFTA の貿易転換効果は無視できないという指摘もある（トラン [2002]）。経済学的な AFTA の評価という観点からは、AFTA が域外

に与えた影響も分析しなければならないであろう。この点については、今後の課題としたい。

#### 参 考 文 献

- 青木健 [1999]「ASEANの新たな課題」, 青木健・馬田啓一編『地域統合の経済学』, 勁草書房, pp.100-141。
- 石川幸一 [2004]「AFTAの現状とASEANの域外とのFTA動向」, 伊藤隆敏・財務省財務総合政策研究所編『ASEANの経済発展と日本』, 日本評論社, pp.153-165。
- 浦田秀次郎 [2001]「貿易・直接投資依存型成長のメカニズム」, 渡辺利夫編『アジアの経済的達成』, 東洋経済新報社, pp.25-48。
- 浦田秀次郎 [2002]「グローバリゼーションと増加するFTA」, 浦田秀次郎・日本経済研究センター編『日本のFTA戦略: 「新たな開国」が競争力を生む』, 日本経済新聞社, pp.7-27。
- 大野健一 [2000]『途上国のグローバリゼーション: 自立的発展は可能か』, 東洋経済新報社。
- 大野健一・桜井宏二郎 [1997]『東アジアの開発経済学』, 有斐閣。
- 窪田朋子 [2003]「ASEANの貿易・投資阻害要因の現状: 進出日系企業から見る各国の問題点」, アジア経済研究所編『日・ASEANの経済連携と競争力』(トビックレポート, No.49), アジア経済研究所, 第5章, pp.93-113。
- 経済産業省編 [2001, 2004]『通商白書』, きょうせい。
- サドリ, モハメド [1994]「ASEANの経済統合: 慎重な楽観的展望」, ポブ・ウィドヤハルトノ, 井草邦雄編『AFTAとインドネシア経済』, アジア経済研究所, pp.3-15。
- ジェトロ [2006]『通商弘報』, 2006年7月4日。
- ジェトロ・バンコクセンター [2002]『在タイ日系企業向けJETROメールマガジン』, 2002年3月1日 (<http://www.jetrobkk.or.th/japanese/pdf/2.2.21.1.pdf>, 2006年7月1日閲覧)。
- ジェトロ・バンコクセンター [2003]『在タイ日系企業向けJETROメールマガジン』, 2003年2月10日 (<http://www.jetrobkk.or.th/japanese/pdf/2.2.121.1.pdf>, 2006年7月1日閲覧)。
- 堤雅彦・清田耕造 [2002]「日本のFTAによる経済効果 九つのシナリオ」, 浦田秀次郎・日本経済研究センター編『日本のFTA戦略』, 日本経済新聞社, pp.47-73。
- トラン・ヴァン・トゥ [2002]「AFTAと日本: アジアダイナミズムの中のASEAN」, 浦田秀次郎・日本経済研究センター編『日本のFTA戦略: 「新たな開国」が競争

- 力を生む』, 日本経済新聞社, pp.141-168.
- 日本貿易振興機構海外調査部 [2005]『ASEAN 各国における関税・通関制度の実態と問題点』, 日本貿易振興機構。
- 林哲三郎 [2001]「AFTA とは」, 青木健編『AFTA (ASEAN 自由貿易地域) : ASEAN 経済統合の実情と展望』, シェトロ, pp.33-53。
- 平塚大祐 [2003]「日・ASEAN の競争力と経済連携」, アジア経済研究所編『日・ASEAN の経済連携と競争力』(トピックレポート, No.49), アジア経済研究所, pp.11-33。
- 箭内彰子 [2001]「ASEAN における域内経済協力の深化と拡大」, 山形辰史編『日本とアジアの機械産業：競争力をつけたアジア諸国との共存に向けて』(調査研究報告書), アジア経済研究所, 第3章 (全18ページ)。
- 吉野文雄 [2001]「グローバル化の中の地域経済統合」, 末廣昭・山影進編『アジア政治経済論：アジアの中の日本をめざして』, NTT 出版, pp.195-219。
- ASEAN Secretariat [1993] *AFTA Reader*, Volume I, November.
- ASEAN Secretariat [1996] *AFTA Reader*, Volume IV, September.
- Kawasaki, Kenichi "The Impact of Free Trade Agreements in Asia," *RIETI Discussion Paper Series*, 03-E-018, September.
- Kemp, M. and H. Wan [1976] "An Elementary Proposition Concerning the Formation of Customs Union," *Journal of International Economics*, Vol. 6, No. 1, pp.95-97.
- Kemp, M. C. and Wan, H. Y. Jr. [1986] "The Comparison of Second-Best Equilibria: The case of Customs Unions," *Journal of Economics*, Suppl. 5, pp.161-167
- Krugman, P. [1991] "The Move to Free Trade Zones" in Jeffrey J. Scott ed., *Free Trade Areas and U.S. Trade Policy*, Institute for International Economics.
- Michael, Michael [1996] "Trade Preferential Agreements in Latin America: An Ex-Ante Assessment," *Policy Research Working Paper*, No. 1583, World Bank.
- Ng, Francis and Alexander Yeats [2003] "Major Trade Trends in East Asia: What Are Their Implications for Regional Cooperation and Growth?" *Policy Research Working Paper*, No. 3084, World Bank.
- Ohyama, Michihiro [1972] "Trade and Welfare in General Equilibrium," *Keio Economic Studies*, Vol.9, No. 2, pp.37-73.
- Petri, Peter A. [1993] "The East Asian Trading Bloc: An Analytical History," in Jeffrey A. Frankel and Miles Kahler eds., *Regionalism and Rivalry: Japan and the United States in Pacific Asia*, The University of Chicago Press, pp.21-52.

- Summers, L. [1991] "Regionalism and the World Trading System," in *Policy Implications of Trade and Currency Zones*, Symposium Sponsored by the Federal Reserve Bank of Kansas City.
- Yeats, Alexander J. [1998] "What Can Be Expected from African Regional Trade Arrangements? : Some Empirical Evidence," *Policy Research Working Paper*, No. 2004, World Bank.
- Wonnacott, P. and M. Lutz [1989] "Is There a Case for Free Trade Areas?" in Jeffrey J. Scott ed., *Free Trade Areas and U.S. Trade Policy*, Institute for International Economics, pp.59-84.
- World Bank [1993] *The East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policy*, Oxford University Press.

#### (補論) 距離調整済み貿易結合度指数の計測

ASEAN 各国の二国間平均距離から予測される貿易結合度指数は、以下の手順で求めた。まず、二国間の首都間距離を対象グループ（ここでは原加盟国と ASEAN10）の全ての国の組み合わせについて得た。次に、首都間距離のグループ平均値を計算し（原加盟国は1,040マイル、ASEAN10は1,006マイル）、それを Ng and Yeats [2003]の19ページで報告されている推計式 (7.2),

$$\text{Log}(T_{ij}) = 0.6245 - 0.00015(\text{DISTANCE})$$

の DISTANCE に代入した。そうすると、二国間距離から予測される期待貿易結合度指数の対数値が得られる。この数値に関して自然対数の底である e のべき乗を求めたものが、距離調整済み貿易結合度指数となる。