

## ASEANの経済統合と AFTA —AEC2025の進捗と課題—

助川 成也

Economic Integration and Free Trade Area in ASEAN  
—Progress and challenges toward AEC2025—

Seiya SUKEGAWA

### はしがき

ASEAN 共同体が2015年末に創設されて既に4年が経過した。ASEAN 共同体は、政治安全保障共同体（ASEAN Political-Security Community : APSC）、社会文化共同体（ASEAN Socio-Cultural Community : ASCC）、そして経済共同体（ASEAN Economic Community : AEC）の3つの分野別共同体で構成される。3つの分野別共同体のうち、最も具体的に、かつ企業のASEANでの事業展開に直接的または間接的に影響を与えるのがAECである。

ASEANは2015年末のAEC設立に先立ち、同年2月末から3月にマレーシアで行われたASEAN非公式経済相会議において、2015年末のAECの発足は、「真の地域経済統合に向けた重要なマイルストーン」と表現、2015年以降も統合作業を継続するとした。そして2015年11月の第27回首脳会議で、10年後の2025年を目標年次とし、経済共同体を含む「ASEAN 共同体ビジョン2025」を採択した。同ビジョンには、添付文書として統合工程表「AECブループリント2025」が含まれた。

経済統合作業は2015年末の経済共同体設立を目指したAEC2015から、2025年末を新たな目標として更なる統合の深掘りを行うAEC2025に引き継がれた。AEC2025では次の10年におけるASEAN経済統合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」<sup>1</sup>を目指すとしている。

AECが2015から2025に引き継がれ、統合はより深化することが期待される。ASEAN域内での関税撤廃を目指し、1993年に始動したASEAN自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area：AFTA）が2018年1月に完成して以降、在ASEAN日系産業界がAECの深化で最も期待しているのは、「さらなる通関手続きの円滑化」で、これに「非関税障壁の撤廃」、「製品基準、認証手続きのさらなる調和」、「技術者・専門職のより自由な移動」が続く（第1表）<sup>2</sup>。

第1表 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）

<sup>1</sup> “more deeply-and widely-integrated regional economy”

<sup>2</sup> ジェトロ（2018）。

詳細は本文に譲るが、域内関税減免恩恵を享受するために必要な第三者による原産地証明書発給に代わるASEAN地域自己証明制度（ASEAN-Wide Self Certification：AWSC）の導入やASEANシングルウィンドウ（ASW）の本格稼働およびASEAN10カ国の早期導入が期待されている。一方で、AFTAの完成（関税障壁の撤廃）に合わせる形で非関税障壁を導入するなど、自由化と逆行する動きが出ている。ASEANは引き続き統合のモメンタムを維持し、投資家から注目を集めるには、保護主義の芽を小さくても着実に摘み取ることが肝要である。

これら状況を踏まえて本稿では、AEC2015とその成果、AEC2025の全体像を概観し、ASEANが目指す統合の形を明らかにした上で、特に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」、AEC2025で引き継がれた「高度に統合し結束した経済」を中心に、重要な自由化および統合措置を抽出し、これまでの取り組みと成果、課題を検討する。

## 第1節 ASEANが目指す経済統合

### 1. AECの核「AFTA」構築の背景

ASEAN自由貿易地域（AFTA）の構想は、もともと1990年の第22回ASEAN経済相会議で、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<sup>3</sup>を適用する概念の採用に合意したことに始まる<sup>4</sup>。翌年7月にタイで開催された第24回ASEAN閣僚会議で、アナン首相が正式にAFTAを提案した<sup>5</sup>。以降、対象範囲や内容について調整が行われ、1992年1月28日に開催された第4回ASEAN首脳会

<sup>3</sup> 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。

<sup>4</sup> ASEAN (1990).

<sup>5</sup> Severino (2006), p.223.

議で、「ASEAN経済協力の強化に関する枠組み協定」を採択、この中で貿易分野について、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については、1992年1月28日に「ASEAN経済協力の強化に関する枠組み協定」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<sup>6</sup>。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圏作りを目指す構想である。AFTAの主要な目的は、①ASEAN域内における水平分業体制を強化し、ASEAN諸国の地場企業の国際競争力を高めること、②市場規模を拡大しスケールメリットを確保し、外資を呼び込むこと、および③世界的な自由貿易体制への準備、の3点であった<sup>7</sup>。

①について、91年にアナン首相がAFTAを提案した際、タイ政府が作成・配布したディスカッション・ペーパーは「ASEANの域内貿易自由化は、多国籍企業が工業品生産のグローバル化に対応した複数の工場運営により、投資を誘致し、工業製品輸出を増加させる」と記載されていた<sup>8</sup>。

②について、中国最高指導者であった鄧小平が1992年初めに深圳、珠海、上海等を訪問し、社会主義市場経済への転換を提唱したいわゆる「南巡講話」により、外資導入の本格化や市場経済の加速化に期待が集まり、中国投資ブームが起こった。外資を梃子に経済成長を狙うASEANは、この動きに危機感を募らせた。

③について、当時、世界は地域経済圏構築の潮流にあった。南米ではメルコスール（南米南部共同市場）が1991年3月に合意、欧州ではマースト

<sup>6</sup> 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。本章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。

<sup>7</sup> 林（2001）、36頁。

<sup>8</sup> Severino（2006）、p.223。

リヒト条約が1992年2月に調印され、欧州連合（European Union：EU）が誕生した。これに対して北米では、米国とカナダとが1989年に自由貿易協定を締結、1990年のメキシコとの予備交渉を経て、1991年に三国間での北米自由貿易協定（North American Free Trade Agreement：NAFTA）交渉を開始し、翌1992年12月に調印した。

これら世界情勢の大きなうねりを受け、ASEANは「大規模且つ統合された地域市場化によって効率性を実現しない限り、ASEAN加盟国が市場と投資の面で効果的に立ち向かう能力が大幅に阻害される」<sup>9</sup>と危機感を強めたことが、ASEANがAFTAを構築した理由である。

## 2. 経済統合への移行とAEC2015

ASEANは1993年にAFTAを始動させ、着実に関税削減を進めていったが、1997年7月にタイの現地通貨バートの急落からASEAN全域に広がったアジア通貨危機は、ASEANに対しより広範囲の経済統合に歩を進めさせた。これがASEAN経済共同体（AEC）である。AECはアジア通貨危機発生直後の1997年12月にクアラルンプールで行われたASEAN首脳会議に起因する。同首脳会議では「ASEANビジョン2020」<sup>10</sup>が採択された。同ビジョンの中でASEANは2020年までの域内中期目標として、「物品、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・競争力があるASEAN経済地域の創造」を目指すとした。

AECという名称は、1993年に開始され、2003年には域内関税5%以下を実現したAFTAの次の段階の経済統合として、2002年にシンガポールのゴー・チョクトン首相が提案したものである<sup>11</sup>。この名称は、2003年10月の首脳会議で採択された第2 ASEAN協和宣言（バリ・コンコードII）

<sup>9</sup> Severino (2006), p.223.

<sup>10</sup> ASEAN (1997)

<sup>11</sup> Severino, C. (2006) pp.343-344.

で正式に登場した。ここではAECについて、ASEANビジョン2020が提唱する経済統合という最終目標を実現するものとされており、ASEANを「単一の市場と生産基地」化することが掲げられている。

AEC2015における統合工程表であり、2007年に策定されたAECブループリントは、米国の国際開発庁（U.S. Agency for International Development：USAID）の協力のもと作成された。具体的には、米国は「国家協力と経済統合を進めるためのASEAN開発ビジョン」（ASEAN Development Vision to Advance National Cooperation and Economic Integration：ADVANCE）の下、ASEAN事務局に対し、ブループリント作成に際し、専門家による技術協力、教育訓練、時間を考慮した政策評価および助言を与えた。

ASEANは2008年以降、AECブループリント2015に基づき統合作業を行ってきた。AEC2015では4つの戦略目標を掲げた。具体的には、A）単一の市場と生産基地、B）競争力のある経済地域、C）公平な経済発展、D）グローバルな経済への統合、である。同ブループリントには、戦略的日程（Strategic Schedules）が添付され、同日程には戦略的対応事項（Strategic Approach）が記載されている。具体的には、2008年から15年までの8年間で2年毎4つの期間に分け、各々の期間で実施すべき優先行動が示された。措置によっては、各期間で達成すべき水準を数量的に明示したものもあった。このブループリントを見れば、ASEANが2015年の統合に向けてどのような時間軸で各種措置を構築・実行していくのか概要を把握することができた。

ASEANは2015年11月、マレーシアで開催された第27回ASEAN首脳会議において、ASEAN共同体が同年12月31日に正式に設立されることを宣言した。AEC2015の4本柱の下、実施すべき措置として全611措置が掲げられていた。特に経済・ビジネスに影響を与え、且つ15年末までに成果が求められるものを優先重要措置（Prioritised Key Deliverables：PKDS）として506措置が抽出されていた。2015年末のAEC設立時点で報告された

PKDSの進捗率は93.9%（475措置を実施）、全611措置の進捗は82.3%（503措置を実施）で、ASEANは概ね当初の目標は達成されたと評価している。AEC2015で期限までに達成出来なかった措置に加えて、経済統合の深掘り作業はAEC2025に引き継がれた。

AEC2015最大の成果は、AFTAの実現である。またサービスや熟練労働者の漸進的な自由化等も、当初予定されていたスケジュールからは遅れたものの、着実に実施されてきた。域内経済格差は依然として大きいものの、物理的・制度的・人的連結性の強化により、ASEAN後発加盟国の中にはGVCに組み込まれる国も出てくるなど、統合の恩恵を実感しはじめている。また、2010年までに5つのASEAN + 1 FTAを構築したことは、ASEANの地域ハブ機能強化に寄与していると評価できる。

### 3. AEC2025の工程表「統合戦略行動計画」（CSAP）

2015年11月の第27回ASEAN首脳会議ではASEAN共同体の設立を発表するとともに、「ASEAN2025に関するクアラルンプール宣言」を発表、「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、社会文化、経済の3つの共同体の基本構成を継承した。この付属文書としてAEC2025ブループリントが添付されている。

AEC2025の戦略目標は、2015の4本柱から1本増えて5本柱になった。具体的には、A) 高度に統合し結束した経済、B) 競争力のある革新的でダイナミックなASEAN、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、E) グローバルASEAN、である。うちC)が新たに加えられた目標である。C)にはAEC2015で「単一の市場と生産基地」に含まれていた優先統合分野、及び「競争力のある経済地域」から移行されたものが大半を占める。

AEC2025ブループリントは2つの機関が作成に関与した。シンガポール大学東南アジア研究センター（Institute of Southeast Asian Studies：ISEAS）サンチャタ・バス・ダス経済問題主任研究員によれば、東アジア版

OECDとして日本政府主導で2008年に設立された東アジアASEAN経済研究センター（Economic Research Institute for ASEAN and East Asia：ERIA）と同研究員が所属するISEASであった<sup>12</sup>。

AECブループリント2025はAEC2015と異なり、戦略的日程が添付されていない。同ブループリントは「長期ビジョンを示す首脳文書としては細かすぎる」、また「首脳文書になった場合、措置を柔軟に追加等変更出来ない」などの問題が存在した<sup>13</sup>。その影響から、AEC2025ブループリントに記載された政策や措置は抽象的な表現のものが多く、投資家をASEANに惹きつけるに足る具体的措置はあまり見当たらなかった。

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）、511の主要行動計画（Key Action Line）で構成されていた。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月に改訂版を採択、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554へと44措置増えている<sup>14</sup>（第2表）。第2節、第3節でCSAPをもとに、戦略目標「高度に統合し結束した経済」の下でのASEANの取り組みを概観する。

<sup>12</sup> 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。

<sup>13</sup> 福永佳史（2016）、311頁。

<sup>14</sup> 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。



第2表 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

戦略目標	主要分野		戦略的措置	主要行動計画	
				2017.2	2018.8
A	高度に統合し結束した経済		26	98	106
	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	115
C	高度化した連結性と分野別協力		51	223	233
D	強靱で包摂的、人間本位・人間中心のASEAN		23	88	87
E	グローバル ASEAN		6	14	13
合計	主要分野数：30		153	511	554

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

## 第2節 物品貿易自由化措置の実施状況と成果

### 1. 物品貿易自由化の進展状況

ASEANの数ある措置の中で、産業界が最も注目していたのは物品移動の自由化、いわゆるAFTAの実現である。もともとAFTA-CEPT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変化もあり、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、共同・プレス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、これまでの関税・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、ASEAN物品貿易協定（ASEAN Trade in Goods Agreement：ATIGA）として刷新した<sup>15</sup>。同協定は全11章98条を有し、制度的に国際水準のFTAに昇華した。

AFTAの目標は、ASEAN先発加盟6カ国については2010年に、後発加盟国は総品目数の7%を除き2015年、更に残る7%についても2018年に、それぞれ関税を撤廃することである。ただし、センシティブ品目（Sensitive List：SL）や高度センシティブ品目（Highly Sensitive List：HSL）に指定されてきた一部の未加工農産品や、一般的除外品目（General Exception List：GEL）に分類される武器及び銃砲弾等は除かれる。

ASEAN後発加盟国が7%分の関税残存品目の関税を撤廃し、AFTAは2018年1月に完成した。FTAの実施状況やその水準をみる場合、概して自由化率<sup>16</sup>、そして平均特惠税率を用いる場合が多い。2019年9月に実施されたASEAN経済相会議（ASEAN Economic Ministers Meeting：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%であることが報告されている。日本が最も自由化率が高いと誇るTPP11<sup>17</sup>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。

また単純平均AFTA特惠関税率の推移を概観することで、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AFTA完成までの25年間のうち、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、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（Inclusion List：IL）対象品目について0～5%化を実現した年である。2008年にはAECブループリントに基づき統合作業が開始された。また2010年は先発

<sup>15</sup> ATIGAは2009年2月に署名され、2010年5月に発効した。

<sup>16</sup> 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。

<sup>17</sup> 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：CPTPP）。

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、懸命に関税削減に取り組んできたことがわかる（第3表）。

第3表 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。

AFTAの利用状況について、ASEAN加盟国の多くは関連情報を公開していない。しかし、タイは輸出において、FTAの原産地証明書を発給した輸出額を公表している。域内関税の着実な削減を踏まえて、タイのASEAN域内向け輸出におけるAFTA利用率は上昇している。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、関税削減とともに利用率は向上、直近では4割前後である（第4表）。タイのAFTA利用の主力製品は、自動車関連が主である<sup>18</sup>。

特に、人口規模が多いASEAN加盟国向けに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、17年では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ている。

しかし、課題も出てきている。無税品目や関税減免対象外の品目を除いた実質FTA利用率を算出すると、2018年のAFTAの同比率は70.3%で

<sup>18</sup> 商務省外国貿易局によれば、2018年の主要AFTA利用輸出品は、総車両重量5トン以下の商用車、小型冷蔵庫、石油および歴青油、砂糖、乗用車（排気量1,500-2,500cc）、乗用車（同1,000-1,500cc）、窓・壁掛け用エアコン、UHTミルク等その他の飲料、乗用車（排気量2,500-3,000cc）、グアバ・マンゴー・マンゴスチン。

第4表 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	2018
ASEAN	6.4	21.5	31.6	35.9	40.1	39.7
インドネシア	20.8	45.9	61.3	66.0	70.8	n.a.
マレーシア	12.7	22.4	28.6	30.8	30.7	n.a.
ベトナム	6.3	41.5	53.2	64.8	60.8	n.a.
フィリピン	14.5	41.8	55.9	61.8	69.6	n.a.
シンガポール	0.2	2.7	4.9	8.3	7.5	n.a.
ラオス	0.0	2.8	4.3	4.4	11.5	n.a.
ブルネイ	0.7	3.9	8.4	16.4	93.0	n.a.
ミャンマー	0.0	0.2	1.0	16.0	15.2	n.a.
カンボジア	0.0	0.0	3.7	8.2	13.7	n.a.

(資料) タイ商務省外国貿易局、タイ税関資料をもとに作成

あった。これはタイが締結しているFTAのうちインド (59.9%)<sup>19</sup>に次いで低く、ASEAN向け課税品輸出額のうち3割が何らかの理由でAFTAが使われていない。ASEANはTPP11に並ぶ高水準のFTAにも関わらず実質FTA利用率が低いのは、特に中小企業や小口貨物を扱う企業を中心にFTA制度の周知・理解不足や、輸出金額の割に手続きコストや手間が見合わないと考えている企業があると思われる。

## 2. 自由化から円滑化にシフトする物品貿易

AEC2025における最も重要な柱である「高度に統合し結束した経済」は6つの主要な分野から成る。1) 物品貿易、2) サービス貿易、3) 投資環境、4) 金融統合・金融包摂・金融安定化、5) 熟練労働者および商用訪問者の移動の促進、6) グローバル・バリューチェーン (GVC) への参加強化、である。

<sup>19</sup> インドはアジア域内でも最も厳しい原産地規則が課されていることが要因と考えられる。

AFTAが完成した現在、物品貿易の重点は「自由化」から「円滑化」へと舵が切られている。AEC2025統合戦略行動計画（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。まず①ASEAN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、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措置が設けられるなど、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。

①には、AFTAで残された一部の関税削減・撤廃が含まれる。現在、ベトナムとカンボジアは石油製品について、特例的に関税削減・撤廃の猶予措置を受けている。これら石油製品は2024～25年に関税撤廃が予定されている。また、「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 + 1 FTA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。関税が残存している未加工農産品が中心であるが、AFTAの特恵関税率よりそれらFTAの特恵関税率が低い場合もある（第5表）。ごく一部の品目に限られるが、自動MFN条項があれば、

第5表 AFTAとASEAN + 1 FTA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 特恵税率		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を参照。

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

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。

また、ATIGAの通知プロセスの強化も目指している。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<sup>20</sup>。現在は、それら措置を実施する加盟国がASEAN事務局と高級経済事務レベル（Senior Economic Officials Meeting：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、他の加盟国からの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. 原産地規則の簡素化・強化

AEC2025のCSAP下での物品貿易における3つの戦略的措置の一つが「②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。a) 原産地規則（Rule of Origin：ROO）の強化、b) 原産地決定における証明手続きの簡素化、c) 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。c)については、ASEANシングルウィンドウ（ASEAN Single Window：ASW）、ASEAN貿易収納庫（ASEAN Trade Repository：ATR）、ASEAN投資・サービス・貿易解決システム（ASEAN Solutions for Investments, Services and Trade：AS-SIST）等を指す。

「a) 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ルールを有していた。締約国原産が得られない中間財のうち、締約国内の付加価値が「20%以上40%未満」の場合、「部分累積」と呼ばれる救済ルールが受けられる。これは、中間財価額の

<sup>20</sup> 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。

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」とは、閾値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」が適用されるとみられる。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のみが累積できる。つまりAFTAの部分累積で適用される締約国内の付加価値の下限を、「0%超」に拡大したものである。

またAFTA利用のための原産性審査で域内原産割合（Regional Value Contents：RVC）を算出する際、これまで当該国がFTA毎に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を決めていた。控除方式は本船渡し（Free on Board：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、積上げ方式は原産と見做される材料や当該工場での付加価値を計算し、原産割合を算出する方式である。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ろう。

「b）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発給手続きが不要であり、コスト削減効果に加えて、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、これら問題の解決に寄与する。

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1 SC、製造業者以外は利用できないなど利用制限的な第2 SC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2 SC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<sup>21</sup>。全加盟国の署名後180日後に発効する。また、AWSCの利用条件等が記載されたOCPについて、19年9月のAEMにおいて原則として承認（endorsed in principle）された。OCPには現行のAFTAの利用条件に近い第1 SCの要素が数多く盛り込まれている模様である<sup>22</sup>。AEMは、2020年3月までにAWSCを実施出来るよう加盟国に国内手続きの着実な実施を求めている。

「c）既にある貿易円滑化プラットフォームの活用促進」の代表例がASW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、遅れてブルネイが19年4月から、カンボジアが19年7月からそれぞれ参加し、合計7カ国で実施されている。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。

---

<sup>21</sup> タイ商務省貿易交渉局ロンナロン副局長によれば、同日に署名できたのは7カ国であった（2018年9月3日インタビュー）。最終的に全加盟国の署名が終了したのは2019年1月22日である。

<sup>22</sup> 2018年9月6日ASEAN事務局にてインタビュー。



#### 4. 物品貿易自由化最大の課題、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はASEANにとって大きな成果である。しかし「真の自由化」にはまだ課題がある。AFTA自体はCPTPPにも劣らない高い自由化水準にも関わらず、前述の通り、例えばタイでは実質利用率が7割程度で、他のFTAに比べて使い漏れが多いこともその一つである。最大の課題は、非関税措置(Non-Tariff Measures: NTMs)・障壁(Non-Tariff Barriers: NTBs)の削減・撤廃である。関税が撤廃されても、NTBsが新たに導入されれば、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。

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(Vehicle Type Approval: 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。

この規制について、日系大手自動車会社のASEAN地域統括事務所関係者は、「政令116条は寝耳に水であった」と話している<sup>23</sup>。規定改定を強く求めてきたインドネシア・ルキタ貿易相は、これまで規制改正に応じない場合、世界貿易機関(World Trade Organization: WTO)に提訴する意向を明らかにしていた(18年2月28日付発言)<sup>24</sup>。これに対し、タイとインドネシア政府は輸出支援の一環で、輸出者の要請に応じ特別にVTAの

<sup>23</sup> 2019年9月1日付筆者インタビューによる。なお、日本政府はVTAを発給していない。

<sup>24</sup> 2019年9月20日現在、WTO紛争解決一覧に本案件は登録されておらず、未通報。ただし、2019年7月17日付週刊タイ経済速報によれば、タイ工業省ワンチャイ工業製品規格事務局長の話として、19年6月にジュネーブで開催されたWTO「貿易の技術的障害に関する委員会」(TBT委員会)に本件を報告した。

発給を受諾、両国からのベトナム向け完成車輸出は約4カ月後に再開した。

本案件についてタイ政府はベトナム政府に対し、ベトナム国内の検査・試験施設が不足しており、検査まで長期の期間を要するとして輸出国での試験と認証が輸入国でも有効性を持てるよう枠組み作りを提案、その結果、2019年4月23日に開催された非公式ASEAN経済相会議（AEM）で「ASEAN自動車製品形式認証相互認証協定」（ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products：AP-MRA）を承認、同年9月のAEMで署名されることになった。しかし、具体的な理由は明らかにされていないが、AEM直前で急遽、署名が延期になった<sup>25</sup>。共同プレス声明では、AP-MRAについて1年以内<sup>26</sup>に署名するとしている。

ASEAN域内の主要自動車輸出国であるタイやインドネシアが早々にVTAを発給し、再び自動車輸入が軌道に戻り始めると、ベトナム政府は新たな措置の検討に入った。その一つが特別消費税（Special Consumption Tax：SCT）制度の見直しである。SCTは排気量別に税率が定められていたが、商工省は同税率を引き上げる一方で、課税ベース（車両価格）から現地調達部品価額分を除くことを検討している<sup>27</sup>。SCT自体が事実上の輸入関税と見做される可能性があり、その場合、WTOの内国民待遇原則違反に問われる可能性がある。

ASEANがベトナムのこれら措置導入を放置すれば、今後、他の加盟国も同様の措置採用で追従する懸念がある。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。長年、自由貿易を推進し、自らもその恩恵に与ってきたをASEANに保護主義措置が連鎖的に拡がれば、

<sup>25</sup> タイではAEMを目前に控えた2019年9月3日の閣議に提案、AEMでの署名が承認されていた。

<sup>26</sup> 共同プレス声明での表記は、“signing within the year”と表記。

<sup>27</sup> ベトナム・ネット。詳細は、<https://vietnamnet.vn/vn/oto-xe-may/tin-tuc/xe-noi-thua-xe-nhap-gia-re-2-nam-de-xuat-uu-dai-thue-tieu-thu-dac-biet-o-to-van-dam-chan-569347.html>。

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てきた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。

これまでASEANは、AEC2015の下で期限を設けNTBsの撤廃を訴えてきた。しかし実際には、NTMs/NTBsは年々増加の一途を辿っている。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、即効薬としての効果は期待出来ない。ASEANは、措置導入前に予め通知するとともに、加盟国内外の利害関係者の声を聞くように促している。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SEOMに策定を指示し、2018年8月の同評議会で承認されたものである。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。ここでは5つの原則を打ち出している。1) 必要性と均整、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、である。

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ではないことを確保すること、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いて、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、高級経済事務レベル会

議（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、である。

しかし、これはあくまでガイドラインに過ぎず、法的拘束力はない。同ガイドラインでNTMs/NTBsの増加に歯止めがかかるか注目される。ASEANはATIGAでより強い規律の導入を目指し検討することになっているが、2016～25年の長期で検討されるとしており、未だ具体的な削減方法と方向性は見えない。依然としてNTMs/NTBsは真のAFTA実現において最大の課題である。

### 第3節 サービス貿易自由化措置の実施状況と成果

#### 1. サービス貿易自由化の進展状況

ASEANのサービス分野の自由化への取り組みは、1995年に締結された「ASEANサービス枠組み協定（ASEAN Framework Agreement on Services：AFAS）」をベースに行われている。AFASはWTOにおけるサービスの貿易に関する一般協定（General Agreement on Trade in Services：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。

サービス分野の自由化の中で最も注目されているのは外資（ASEAN加盟国資本）出資規制の緩和である。AFASでは完全自由化（外資出資比率100%）を目指しているわけではないが、ASEAN企業であることを条件に、少なくとも「同比率70%以上」の実現を目指していた。加盟各国はパッケージ毎に定められた業種数だけ外資規制緩和対象業種を抽出、他の加盟国に提示する<sup>28</sup>。但し、加盟国が自由化を約束した業種であれば、例外な

<sup>28</sup> 但し、自由化が求められる業種数のうち、15%に相当する分野数は柔軟性（例外）を容認している。2009年8月の第41回ASEAN経済相会議で「全般的な柔軟性」として自由化約束業種数ベースで全体の15%について柔軟性を持たせることで合意した。

く外資規制が緩和されるとは限らない。当該業種内の極めて限られた一部であっても「外資出資比率70%」を認めれば、当該業種は「自由化約束を果している」と見做される<sup>29</sup>。そのため加盟各国では保護を主張する国内産業界に配慮し、当該業種を細分化し、自由化への影響が限られる業種を抽出する誘因が働いている。ASEANのサービス自由化が「見せかけの自由化」と批判されている理由である。

2008年から始まったAEC2015では、第7から第10の計4パッケージで漸進的に自由化し、最終的に全128業種の自由化を目指していた。AECの設立が宣言された2015年末までに、何とか第9パッケージ（128業種のうち104業種を自由化）の署名に漕ぎつけたが、最終の第10パッケージはAEC2025に引き継がれた。

第9パッケージ合意から3年が経過した18年8月のAEMで、第10パッケージ<sup>30</sup>の署名プロセスが開始されたことが成果として報告された。AEM時に署名できたのは6カ国であったが、最終的に2018年11月11日に全加盟国の署名が終了、署名後90日となる19年2月9日に発効した。

ASEAN加盟国は柔軟性（自由化からの除外）措置を考慮し、第10パッケージで少なくとも99業種での外資出資比率70%以上を他の加盟国に認める必要がある。問題はこれらパッケージが利用可能な法人の定義である。AFASには第6条に「利益の否認」がある。ここでは『非加盟国の自然人』や加盟国の法令のもと規定される『非加盟国民保有・支配される法人』は対象とはならない」と記載されている。そのため対象となるASEAN法人は、国毎に異なることになり、投資先国に応じてサービス投資の難易度が大きく変わるなど混乱を招く可能性がある。ASEAN事務局経済共同体部

<sup>29</sup> 例えば、タイは「卸売」を自由化しているが、自由化の対象は「薬の卸売」に限っている。

<sup>30</sup> 第10パッケージでは、内国民待遇制限について、分野横断的なものも含めて業種毎に1つ容認される。また、柔軟性として、1モード最大29業種で例外（自由化からの除外）を容認している。

市場統合総局サービス・投資課タン・タイン・ヒオン課長は、「サービス企業の原産地規則とも言えるが、もともと加盟国間での議論の対象にすら含まれていない。加盟各国で対象を規定することになろう」とした<sup>31</sup>。

## 2. サービス自由化はAFASからASEANサービス貿易協定(ATISA)に

ASEANはサービス貿易自由化の法的枠組みについて、AFASをより国際水準の包括的なサービス貿易協定に昇華させるべく、ASEANサービス貿易協定(ASEAN Trade in Service Agreement: ATISA)を策定した。既に物品貿易ではAFTA-CEPT協定や関連する議定書をASEAN物品貿易協定(ATIGA)に、投資ではASEAN投資保護促進協定(ASEAN Investment Guarantee Agreement: AIGA)とASEAN投資地域枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on the ASEAN Investment Area: AIA)をASEAN包括的投資協定(ASEAN Comprehensive Investment Agreement: ACIA)に、それぞれ発展改組していた。

ASEAN + 1 FTAや東アジア地域包括的経済連携(Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP)等でもサービス自由化交渉やルール作りが進められてきたが、ATISAはそれらの要素を踏まえた形で策定されていると見られている。ASEANのサービス貿易自由化は、今後はATISAの下で新たなフェーズに入る。ATISAについて2019年4月のAEMリトリートで署名プロセスが開始された<sup>32</sup>。現在、準備が整った国から順に署名しているが、9月のAEMでは19年中に全ての加盟国の署名を求めた。

ATISAでのサービス自由化は、これまでのポジティブ・リスト方式からネガティブ・リスト方式に変更される。ポジティブ・リスト方式は自由

<sup>31</sup> 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。

<sup>32</sup> 署名プロセスが開始されたものの、19年9月時点で協定自体は公表されていない。加盟国全ての署名終了後、公表されるとみられる。

化分野を特定する一方、ネガティブ・リスト方式は、自由化義務の例外分野を特定する。そのため一般的にポジティブ・リスト方式に比べ自由化の範囲がより広く、より透明性があるとされるが、2018年11月に調印されたAFAS第10パッケージの約束表は、ATISAに統合されることになるため、どのような形で自由化が上積みされるか注目される。

### 3. 人の移動の自由化措置の実施状況と成果

ASEANは、人の移動の自由化について「実業家・熟練労働者および才能ある人材」に絞って推進している。主に2つの方法で推進している。第一に「専門サービスの相互承認取極め」(MRA)により、専門サービス人材における資格の相互承認の推進、第二に、「ASEAN自然人移動協定」(Movement of Natural Persons : MNP)の下で物品・サービス貿易、投資に従事するASEAN人、その他加盟国がAFASの下での約束スケジュールで特定した者について、業務出張や企業内転勤、契約サービス提供などの一時入国・滞在の際、ビザ、労働許可などの手続きの合理化・透明性化を図るものである。

まずMRAはエンジニア、建築士、測量技師、会計士、看護師、開業医、歯科医、観光専門家の計8分野で策定されている。そのうちASEAN公認職業エンジニア、ASEAN建築士、ASEAN公認(勅許)職業会計士の3分野について資格登録が始まっている。加盟10カ国から各々3,350人<sup>33</sup>、416<sup>34</sup>人、3,537人<sup>35</sup>が登録している。しかし、国毎に訓練・教育水準やそれ

<sup>33</sup> ASEAN Chartered Professional Engineers Coordinating Committee ウェブサイト (2019年1月25日最終アクセス、<http://acpecc.net/v2/>よりダウンロード)。ただし19年9月現在、接続不可。

<sup>34</sup> ASEAN Architect Council ウェブサイト (2018年11月8日最終アクセス、<http://m.aseanarchitectcouncil.org/>よりダウンロード)。ただし19年9月現在、接続不可。

<sup>35</sup> ASEAN Chartered professional Accountants (ASEAN CPA) のウェブサイト (2019年9月21日最終アクセス、<http://acpacc.org/>よりダウンロード)。登録者数は19年8月末現在。現時点で登録を開始している国は、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイの6カ国。

に伴う当該資格者の技能自体が異なる。このことからASEAN専門資格に登録すればそのまま域内で自由に就業出来るとは限らない。各国は就労に際し資格登録の条件や手続き等を独自で決定出来、またビザ、労働許可証の発給などについても受入国側が各々規定するなど、他国での就労のハードルは高い。熟練労働者の移動について、ASEAN加盟国が直面している3つの課題として、①資格認証プロセスが複雑なために、域内を移動する専門職が職業上の資格や学歴の評価・認証を受けようとする意欲が事実上阻害されていること、②特定の職業を国民に限定する旨を定めた憲法の条項や、複雑かつ曖昧な就労ビザ取得の要件や手順などといった国家レベルの障壁によって、専門職はASEAN労働市場へのアクセスを制限されていること、③文化や言語、そして社会経済的な違いを認識しているため、域内の移動に余り関心のない専門職が多いこと、が指摘されている<sup>36</sup>。

また、熟練労働者の移動自由化に資するもう一つの柱「ASEAN自然人移動協定」(MNP)は、AEC2015の下で2012年11月に締結、約3年半が経過した2016年6月に漸く発効した。同協定によって、これまでの各国の手続き自体がなくなるわけではないものの、域内で広く事業や拠点を展開する多国籍企業にとって、現地従業員の出張・転勤手続きが簡素化されるメリットは大きい。ただし、全ての熟練労働者が対象となるとは限らない。MNP本文に加え、加盟10カ国がどのサービス分野で約束をしているか、またその範囲を約束表で確認する必要がある。個別約束表では、分野横断的約束のみを規定する加盟国もあれば、個別のサービス分野毎に約束する国もあり、その約束水準は国毎に大きく異なる。2019年9月現在、MNPにおける加盟各国の約束スケジュールについて2020年までに見直しを行うとしている。

---

<sup>36</sup> Demetrios G. Papademetriou, Guntur Sugiyarto, Dovelyn Rannveig Mendoza, and Brian Salant (2015).



## おわりに

ASEAN共同体が2015年末に創設されて4年目を迎えた2019年、同年のASEAN議長国タイはテーマとして「持続可能な社会のための連帯高度化(Advancing Partnerships for Sustainability)」を掲げ、3つのASEAN、具体的には、デジタルASEAN、シームレス(継ぎ目のない)ASEAN、持続的なASEAN、を目指した。AEMリトリート(2019年4月)、AEM(2019年9月)で、その進捗が報告された。ここではAEC2025の「高度に統合し結束した経済」において、本文でも折に触れて述べてきたが、関連措置の2019年における進捗状況を振り返ることで本章を締めくくりたい。

「物品の自由な移動」については、2018年に全加盟国のAFTA構築作業が完了して以降、その重点は貿易円滑化に移っている。在ASEAN日系産業界はAECの深化において最も現行のビジネス上に影響する「さらなる通関手続きの円滑化」に期待している。2018年以降、5カ国<sup>37</sup>でASWの下でe-ATIGAフォームDの交換が行われてきたが、19年に新たにブルネイ(4月)、カンボジア(7月)が参加し、計7カ国で電子的交換が行われるようになった。現在はATIGAのみで原産地証明書の電子的交換が行われているが、将来的にはASEAN+1FTAに拡大していくことが期待される。

企業が一刻も早い導入を求めているのがASEAN地域自己証明制度(AWSC)である。2010年11月以降、2種類の制度が併存する形でパイロットプロジェクトが行われてきたが、PPの結果を踏まえて制度を見直し、全加盟国で導入するのがAWSCである。19年9月のAEMは同制度と原産地証明方法を規定するOCPについて原則として承認した。AEMでは2020年3月までにAWSCが実施出来るようATIGA改定第一議定書の国内批准手続きの早期完了を求めた。現時点で利用条件等が明記されているOCP

<sup>37</sup> インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナム。

は公表されていないが、現行のATIGAを踏襲する制度の導入が期待されている。

税関統合の一環で、ASEANはAEO認定業者を他の加盟国でも承認し、税関手続きの簡素化を実現するASEAN認定事業者（AEO）MRA策定を目指し、小作業部会を設立した。同MRAは2020年までに「パスファインダー・アプローチ」<sup>38</sup>で行われる予定である。

越境輸送の円滑化に向けた取り組みも徐々に進展している。ASEANでは、ASEAN税関貨物通過システム（ACTS）について、2020年4月までに法的枠組みの整備と南北経済回廊（タイ、マレーシア、シンガポール）および東西経済回廊（カンボジア、ラオス、ベトナム）での「Go live」と称する実試験運用（フル・ライブ・オペレーション）実施を目指している。ACTSは荷主が自ら税関に電子申請が可能で、銀行保証が不要、今まで不可能であった荷受人への直接配送が可能であるなどの点で優れており、従来に比べて効率化、簡素化されている<sup>39</sup>。2020年末までにはミャンマーの参加も予定されている。

「サービスの自由な移動」については、AFASに取って代わる予定の「ASEANサービス貿易協定」（ATISA）が19年4月に署名プロセスに入った。19年内の署名手続完了を目指している。約束表がポジティブ・リスト（約束表）方式から、より自由化範囲が広いと言われるネガティブ・リスト（留保表）方式に変更されるなど、自由化手法が大きく変わる。AFASの下での金融サービス自由化に向けた第8パッケージも、2019年4月のASEAN財務大臣会合（AFMM）で署名された。またこれまで貿易投資関連の課題について企業が直接提起できる枠組みであった「ASEAN投資・サービス・貿易解決システム」（ASSIST）について、今後はサービス貿易分野も対象範囲となる。

<sup>38</sup> 加盟国の一部が参加してプロジェクトを先行実施し、他国は後から参加する手法。APECやTPPでもこの方式が採用されていた。

<sup>39</sup> 春日尚雄（2019）。

「投資の自由な移動」では、「ASEAN包括的投資協定」(ACIA)の改定第4議定書策定が完了、19年中の署名を目指している。ここでは加盟国がより良い待遇を受けられるよう、①「TRIMSプラス」のパフォーマンス要求の禁止義務をACIAに盛り込むこと、②ACIAの留保表を2023年末までに2つの付属ネガティブ・リスト (two-annex negative list)<sup>40</sup>に移行すること、が決まった。

2015年末のAEC創設以降、世界の関心は10年後のAEC2025を含めた「自由化」や「グローバル化」の推進から、BREXIT、米中貿易戦争など「保護主義」への対応に向けられるようになった。その結果、これまで自由貿易の恩恵を受けながら経済成長を果たしてきたASEANにも不透明感が漂っている。ASEANはRCEPやEUとのFTAなどによる質の高い経済圏構築を通じ、FTAのドミノ現象の起点となることが出来れば、世界のベクトルを再びグローバル化に戻す大きな役割を果たすことが出来る。

AEC2025まで残り5年、その胎動を起こすには、まずASEAN自らの統合の加速化と深化、着実な成果の積み上げが不可欠である。

## 参考資料

石川幸一 (2019)、「サービス貿易協定と投資協定などで前進—AEC2025の2019年央までの進捗状況」国際貿易投資研究所。(URL: <http://www.iti.or.jp/flash433.htm>. 最終アクセス2019年9月21日)。

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。

<sup>40</sup> 石川幸一 (2019) によれば、2付属書方式は、第1付属書 (first annex) で現在の規制 (適合しない措置) を列挙し、第2付属書 (second annex) で将来必要があれば採用される規制などの措置を提示する方式である。2付属書方式は、単一付属書方式に比べ透明性や予測可能性が高い。

- 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。
- 春日尚雄（2019）、「タイ・マレーシア陸路通関24時間体制へ」世界経済評論 IMPACT No. 1415（URL：<http://www.world-economic-review.jp/impact/article1415.html>。最終アクセス2019年9月22日）。
- 助川成也（2019）、『ASEANの自由貿易協定（FTA）—AFTAを中心として』九州大学経済学府。
- 林哲三郎（2001）、「AFTAとは」青木健編『AFTA（ASEAN自由貿易地域）—ASEAN経済統合の実状と展望』日本貿易振興会。
- 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』。
- ASEAN（1990）、Joint Press Statement of the 22nd ASEAN Economic Ministers' Meeting, Denpasar, Bali, Indonesia on 29-30 October 1990（URL：<https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1990-22nd-AEM.pdf>。最終アクセス2019年9月24日）。
- ASEAN（1997），“*ASEAN Vision 2020*”（URL：[https://asean.org/?static\\_post=asean-vision-2020](https://asean.org/?static_post=asean-vision-2020)。最終アクセス2019年9月21日）
- ASEAN（2019），“*ASEAN Economic Integration Brief, No.05/June 2019*”。
- Demetrios G. Papademetriou, Guntur Sugiyarto, Dovelyn Rannveig Mendoza, and Brian Salant（2015），“*Achieving Skill Mobility in the ASEAN Economic Community: Challenges, Opportunities and Policy Implications*”，Asian Development Bank。（URL：<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/178816/skill-mobility-asean.pdf>。最終アクセス2019年9月21日）
- 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）。