

【論 説】

ASEAN の自由貿易地域（AFTA） 構築作業とその課題 ——ASEAN 経済共同体（AEC）の下での 自由貿易イニシアチブ——

助 川 成 也

目 次

はじめに

第 1 節 ASEAN の域内 FTA の取り組み

第 2 節 貿易自由化の実施状況と成果

第 3 節 AFTA の利用制度改善と貿易円滑化

おわりに

はじめに

ASEAN 経済共同体は 2015 年末に創設された。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、ASEAN は 2015 年末の AEC の発足について、「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

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：％

		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
順位	有効回答社数	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）

として「より深く、広範囲に統合した地域経済」¹⁾を目指すとしている。

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）は 2010 年に先発加盟 6 カ国が原則として関税を撤廃した。15 年には後発加盟 4 カ国が一部品目を除いて関税を撤廃した。その一部品目も 2018 年 1 月に関税を撤廃し、AFTA の作業が終了、大きな節目を迎えた。

AFTA の完成により、ASEAN 原産品の関税撤廃作業が終了した今、在 ASEAN 日系産業界が ASEAN 統合で何を期待しているのか。ジェトロの調査によれば、それはサービス貿易の自由化や、人の移動の自由化ではない。商品貿易を更に円滑化するべく「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」が続く（第 1 表）²⁾。

詳細は本文に譲るが、2018 年に AFTA 関税撤廃が一段落して以降、ASEAN は関税減免手続きや貿易手続きの円滑化・簡素化に注力してきた。

その代表例が近年、次々と稼働を開始した ASEAN 地域自己証明制度（ASEAN-Wide Self Certification：AWSC）や ASEAN シングルウィンドウ（ASEAN Single Window：ASW）による電子的原産地証明書の交換、そして陸続きの加盟国での複数国間輸送で域内保税輸送を可能にする ASEAN 税関貨物通過システム（ASEAN Customs Transit System：ACTS）である。その一方で、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も出ている。ASEAN の自由貿易が「見かけだけの自由化」と言われないよう、域内での保護主義の芽を着実に摘み取ることが肝要である。

これらの状況を踏まえて本稿では、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」の中で物品貿易を中心に、貿易自由化およびその後、重視されている貿易円滑化措置について、これまでの取り組みと成果、課題を考察する。

第 1 節 ASEAN の域内 FTA の取り組み

1. 「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³⁾の適用合意に始まる⁴⁾。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⁵⁾。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

ASEAN の自由貿易地域（AFTA）構築作業とその課題（助川）

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⁶⁾。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、① ASEAN 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市場規模を拡大して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⁷⁾。

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・ペーパーには「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⁸⁾。

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、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。

これら世界の地域経済圏形成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」⁹⁾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. AFTA の加速化・深化

ASEAN は 1993 年に AFTA を始動させた。現代の FTA と比べて AFTA の特筆すべき事項は、当初の約束を超えて、対象分野の拡大や対象国の拡大、そして関税削減の前倒しを繰り返すなど、ASEAN 加盟国が AFTA の魅力増進に一致して注力、絶えず注目される FTA であり続けたことである。

当初、関税削減の対象は、資本財、農水産加工品を含めた全ての製造品であり、HS コード 01～24 に含まれる農水産関連品目は対象外であった。AFTA が開始されて約 3 年が経過する 1995 年 12 月には、関税削減対象品目に農業産品が加えられ、また同年にはベトナムが、1997 年にラオスとミャンマーが、1999 年にカンボジアが、ASEAN への加盟にあわせて AFTA に参加した。

関税削減スケジュールの前倒しについては、1994 年 9 月に行われた第 5 回 AFTA 評議会で、関税削減の目標年次を 2008 年から 5 年前倒しし、2003 年とすることを決定した。特に、関税削減スケジュールの前倒しを繰り返し決断したのは、1997 年 7 月に発生したアジア通貨危機が大きなきっかけである。

1997 年 7 月にタイの通貨バーツの急落から ASEAN 全域に広がったアジア通貨危機により、「多くのメディア解説者や学者からは、ASEAN 諸国は金融危機によって自らの『貝』に引き籠もり、AFTA は頓挫する、AFTA は事実上死んだ」¹⁰⁾と見られてきた。しかし ASEAN は「海外投資の ASEAN 離れ」を懸念し、逆に関税削減スケジュールの加速化、そして関税撤廃への深掘りを繰り返し打ち出したのである。

1999 年 9 月に行われた第 13 回 AFTA 評議会では、AFTA の最終目標を「0～5%以下」から「関税撤廃」に変更した。更に 2 カ月後の 1999 年 11 月にフィリピンで開催された第 3 回非公式 ASEAN 首脳会議で、先発加盟国、後発加盟国の関税撤廃時期を、それぞれ 5 年、3 年前倒しし、2010 年、2015 年にすることを決めた。

前述の通り、「AFTA は事実上死んだ」と見られていた中で、ASEAN がこ

ASEAN の自由貿易地域（AFTA）構築作業とその課題（助川）

の未曾有の危機に一致団結し、AFTA 最終目標の「0～5%以下」から「関税撤廃」への深掘り、そして AFTA スケジュールや撤廃期限の前倒し等加速化・深化させたことは、国際社会から驚きと称賛の声をもって迎えられた。

アジア通貨危機にみられたように、1 カ国で対処できない経済問題に対して、ASEAN は域内経済協力を強化し、自由化の加速化・深化を打ち出すなど集団的な対処を促した。このことは、ASEAN の投資先として信頼感を高めたとともに、ASEAN が取り組む AFTA を国際的にも稀に見る高い自由化水準の FTA に昇華させたのである。

第 2 節 貿易自由化の実施状況と成果

1. 物品貿易自由化の進展状況

ASEAN が実施する数ある経済措置の中で、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¹¹⁾。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 年に、更に残る 7%は 2018 年に、それぞれ

第2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

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たことにより、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¹²⁾、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%と報告されている。日本が締結しているFTA で最も自由化率が高いTPP11¹³⁾ の95.1%を大きく上回り、AFTA は例外品目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、着実に関税削減に取

ASEAN の自由貿易地域（AFTA）構築作業とその課題（助川）

り組んできたことがわかる（第2表）。

2. AFTA の利用状況

AFTA は例外品目が極めて少ないアジアを代表する高水準の FTA になった。しかし、ASEAN が域内経済協力の一環で AFTA を整備しても、企業から利用されなければ意味はない。そのため企業の AFTA 利用の実態を把握することは重要である。

しかし、ASEAN 加盟国の多くは AFTA の利用関連情報を公開していない。その中でタイは、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、17 年には 4 割に達したが、直近の 20 年は新型コロナの影響と AFTA 利用の主力製品¹⁴⁾である自動車輸出の不振から、利用率は 30% 台半ばと低迷した（第3表）。

特に、人口規模が多い ASEAN 加盟国向けで FTA 利用が進展している。具体的には、インドネシア向けで 16 年に 75%、フィリピン向けで 18 年に 7 割、ベトナム向けで 2015～16 年に 65% にまで上昇した。直近の 20 年は前述の理由から利用率は下落したものの、新型コロナの終息とともに再び上昇基調に返ることが期待される。AFTA は域内輸出に不可欠なインフラになっている。

ここで示した AFTA 利用率は、名目ベースである。これはシンガポールに代表されるが、既に最恵国待遇（MFN）ベースで関税が撤廃されている品目が多い国や、また電子・電気機器に代表されるが、世界貿易機関（WTO）情報技術協定（ITA）により、世界的に MFN ベースで撤廃されている品目もある。そのため、主に IT 関連製品の生産・貿易に従事する国は、FTA を利用する必要がない場合も少なくない。

実際に ASEAN 加盟国の単純平均 MFN 税率を見ると、タイの輸出の視点

第3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	2020
ASEAN	6.4	21.5	31.6	35.9	34.9
インドネシア	20.8	45.9	61.3	66.0	53.0
マレーシア	12.7	22.4	28.6	30.8	34.4
ベトナム	6.3	41.5	53.2	64.8	59.2
フィリピン	14.5	41.8	55.9	61.8	61.0
シンガポール	0.2	2.7	4.9	8.3	4.2
ラオス	0.0	2.8	4.3	4.4	11.4
ブルネイ	0.7	3.9	8.4	16.4	14.3
ミャンマー	0.0	0.2	1.0	16.0	21.9
カンボジア	0.0	0.0	3.7	8.2	15.9

（資料）タイ商務省外国貿易局、タイ税関資料をもとに作成

第4表 ASEAN 加盟国の単純平均 MFN 税率と関税撤廃割合

	単純平均 MFN 税率	MFN 無税シェア	
		品目数	輸入額
インドネシア	8.1	13.1	40.7
マレーシア	5.6	66.3	79.9
ベトナム	9.6	35.3	54.6
フィリピン	6.1	12.6	46.5
シンガポール	0	100	99.9
ラオス	8.6	1.7	6.0
ブルネイ	0.3	95.8	92.0
ミャンマー	6.5	4.6	5.3
カンボジア	n.a.	n.a.	n.a.
（参考）タイ	10.2	36.3	57.8

（注）MFN 税率と MFN 無税シェア品目数は 2019 年。輸入額は 2018 年。

（資料）World Tariff Report（2020）をもとに作成

で見れば、全ての国で 1 桁の MFN 税率であるが、シンガポール、ブルネイはほぼ 0% で MFN 無税品目シェアも同 100%、95.8% であり、これら両国向け輸出では、ほとんどの品目で AFTA を使う必要はない。一方、マレーシ

ASEAN の自由貿易地域（AFTA）構築作業とその課題（助川）

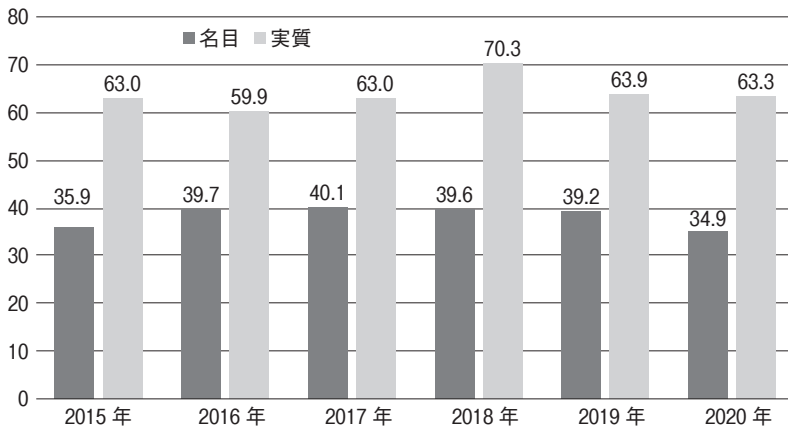
アの単純平均 MFN 税率は 5.6%、MFN 無税シェアは品目数で全体の 66.3% を、輸入額ベースでは約 8 割を、それぞれ占める。そのためタイのマレーシア向け AFTA 利用率も、シンガポールを除く ASEAN 先発加盟国と比べると低く、3 割程度にとどまっている（第 4 表）。

前述の AFTA 利用率を算出するに際し、AFTA 利用輸出額を除するベースとなる輸出額から、MFN 無税品目や一部の AFTA 対象外品目を除外し、AFTA が利用可能な品目の輸出額を分母として算出した「実質利用率」で、企業の AFTA 利用の実態が確認出来る¹⁶⁾。実質利用率は、2018 年に 7 割を超えたものの、概して 6 割台前半で推移している。ASEAN 向け課税品輸出額のうち 3 割超が何らかの理由で AFTA が使われていない。タイが締結している FTA で、実質利用率が最も高いのは豪州（20 年：95.3%）で、中国（同 89.8%）、日本（同 85.4%）、と比べると、ASEAN 向け輸出での AFTA の使い漏れが多いことがわかる。

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。その理由として、特に当該輸出品がサプライチェーンに組み込まれている場合、輸入国で投資恩典により輸入関税が免除されている場合がある。他にも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など利用上の手続きが煩雑と考えている企業があること、などがある。

ジェトロの同 20 年度調査では、FTA を利用出来ていない（利用しない）理由を聞いているが、最も多いのは「制度や手続きを知らない」で 329 社中 140 社を占める 42.6% に達し、これに「適用される品目かどうかわからない」（109 社、33.1%）が続く。そのため ASEAN は、引き続き FTA 利用の制度・手続きに関する基礎情報の提供等が必要であろう。また、これに「輸出入の量や金額が小さい」（92 社、28.0%）が続くが、「手続きが煩雑、高コスト（原産地証明書の取得など）」、「事務負担が過大（原産地規則を満たすかの確認作業など）」も各々 17.0%（同 56 社）、12.2%（同 40 社）で続き、既に関税撤廃が終了した AFTA については、不断の制度改善努力も必

第1図 タイの輸出における AFTA の名目利用率と実質利用率



（資料）タイ商務省、タイ税関統計より作成

要である。

実質利用率を向上させるには、AFTA の利用手続きの改善や、域内での貿易円滑化が不可欠である。実際に 2018 年 1 月に AFTA は完成したが、ASEAN は ASEAN 経済共同体（AEC）2025 の一環で、AFTA の更なる利用を促すために、制度改善や利用条件の緩和、そして非関税障壁の撤廃に取り組んでいる。次節ではこれらの面を中心に ASEAN の取り組みを考察する。

第3節 AFTA の利用制度改善と貿易円滑化

1. 重点は関税撤廃から円滑化に

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。その中で AEC2015 最大の成果は、AFTA の実現である。更に物理的・制度的・人的連結性の強化も進展し、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

ASEAN の自由貿易地域（AFTA）構築作業とその課題（助川）

実感しはじめている。AEC2015 の下での AFTA の関税撤廃作業に関して、2015 年末の AEC 発足時までに残された課題は、18 年 1 月に予定されていた後発加盟国の一部品目の関税撤廃である。

AEC2025 の戦略目標は、AEC2015 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。AFTA が含まれる「単一市場と生産基地」は「高度に統合し結束した経済」に置き換わった。

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 評議会で承認された「AEC2025 統合戦略行動計画」（CSAP）である。AEC2025 では全 23 分野でより詳細な作業計画を策定しているが、各々の分野の主要な措置を抜き出し、まとめたのが CSAP である。

戦略目標「高度に統合し結束した経済」の下での物品貿易では、CSAP において物品貿易は、3 つの戦略的措置（Strategic Measures）と、40 の主要行動計画（Key Action Line）が盛り込まれている。まず 3 つの戦略措置は、① ASEAN 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。物品貿易全体での 40 の主要行動計画のうち、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ことがわかる。以降で各々の戦略的措置の取り組みを考察する。

2. ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）の強化

最初の戦略的措置「ATIGA の強化」には、AFTA で残された一部の関税削減・撤廃が含まれる。AEC2015 から AEC2025 に残された課題は、①後発加盟国に対し猶予されていた総品目数の 7% 分の関税撤廃、②ベトナムとカンボジアが特例的に猶予されている石油製品の関税削減・撤廃であった。後者②は、2024～25 年迄の撤廃が求められている。

第5表 AFTA と ASEAN + 1FTA との関税率逆転例（ベトナム／2021 年）

FTA 酒類	HS コード	0207.11	0407.29	0805.40	1006.20	1602.10	1701.13
	品目名	鶏肉	アヒルの卵	グレープフルーツ	ホームマリ米	豚肉（均質調製品）	甘しや糖
最恵国待（MFN）遇税率		40%	40%	40%	40%	30%	25%
AFTA	ASEAN 域内	5%	5%	5%	5%	5%	5%
ACFTA	中国・ASEAN	0%	MFN	0%	5%	5%	MFN
AKFTA	韓国・ASEAN	0%	30%	0%	0%	0%	15%
AJCEP	日本・ASEAN	4%	8%	6%/0%	8%/0%	8%	MFN/15.9%
AIFTA	インド・ASEAN	9%	MFN	0%	0%	10%	MFN
AANZFTA	豪 NZ・ASEAN	20%	0%	0%	0%	0%	0%

（注）関税率が2つある場合、前者は ASEAN+1FTA、後者は適用可能な FTA の最低税率

（資料）World Tariff、AKFTA 協定書、ASEAN Tariff Finder もとに作成

①について、2018 年 1 月、後発加盟 4 カ国は、センシティブ品目（SL）や高度センシティブ品目（HSL）に指定されている一部の未加工農産品や、一般的除外品目（GEL）の武器及び銃砲弾等を除き、猶予されてきた総品目数の 7%分の品目の関税を一気に撤廃した。その品目数は、各国とも 640～670 品目、4 カ国合計で 2,645 品目にのぼった。

また関税面以外では、「ASEAN の中心性」定着のための規定強化の一環で、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+1FTA 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 税率よりそれら域外国との FTA 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、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る。企業にとっては 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¹⁷⁾。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

ASEAN の自由貿易地域（AFTA）構築作業とその課題（助川）

が徹底されておらず、他の加盟国からの通報を可能にするよう規定の見直しが進められている。

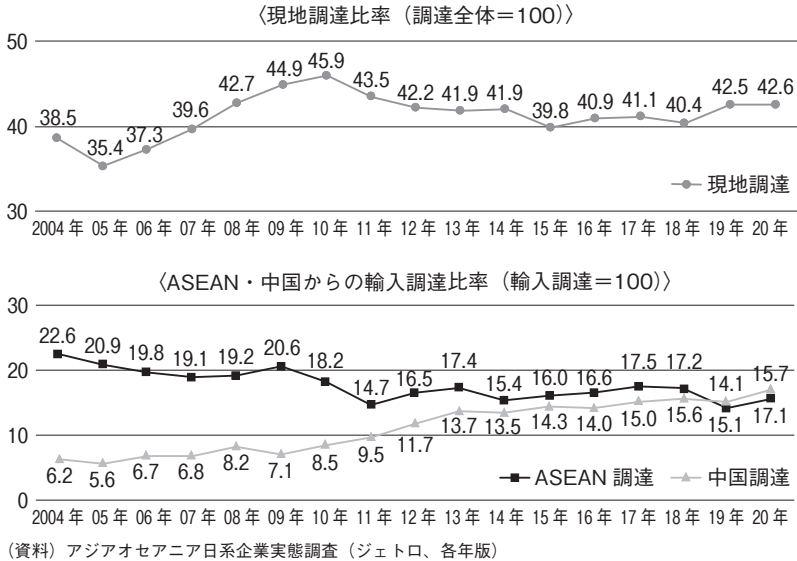
3. 原産地規則の簡素化・強化

AEC2025 の CSAP 下での物品貿易における 3 つの戦略的措置のうちの二番目が「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 : ASSIST）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。ASEAN はこれまでも AFTA 利用促進の観点から原産地規則の見直しに取り組んできた。AFTA 発足時の原産地規則は、ASEAN 付加価値（Regional Value Contents : RVC）40%以上が一般規則であった。しかし、企業ニーズを踏まえて 2008 年 8 月、関税番号変更基準（CTC）との選択制に踏み出した。これによって企業は、輸出品目の原産地を判定する際、これまで RVC の閾値 40%に達しない品目であっても、CTC 基準を満たせば ASEAN 原産として原産地証明書フォーム D が発給されることになった。また従来、AFTA の利用を前提とした品目は現地調達、または ASEAN 域内調達を念頭にサプライチェーンを構築する必要があったが、選択制の導入により CTC を用いれば企業は調達先を現地や ASEAN 域内に限る必要はなくなり、企業にグローバル調達の道を開くとともに、業種や品目によっては原産地規則に関する管理コストの低減が可能になった。

2008 年の原産地規則での選択制導入の影響は、在 ASEAN 日系企業の調達からも垣間見ることが出来る。現地調達比率は 2010 年をピークに下落基

第2図 在ASEAN 日系製造企業の調達比率推移



調を辿り、また ASEAN 域内調達も同様である。代わって中国からの調達比率が上昇、2019 年以降、域内調達率と中国からの調達率が逆転している。ASEAN が進める FTA は、「投資誘致」や「企業の利用を通じた輸出拡大」では確かな成果を上げている一方、「現地調達」や「域内調達」の割合は下落するなど、ASEAN 側が当初、FTA 締結効果の一環として想定していた現地および ASEAN 域内調達の拡大、産業育成について、目論みから外れた格好になっている（第2図）。

また ASEAN が導入を検討している「完全累積規則」について、ASEAN は 2004 年、類似したルールを導入している。これは付加価値 20% 以上 40% 未満の品目を救済する「部分累積ルール」である。締約国原産が得られない付加価値「20% 以上 40% 未満」の中間財の場合、中間財価額のうち原産価額分のみを抽出、累積できるものである。一方、「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

ASEAN の自由貿易地域（AFTA）構築作業とその課題（助川）

きる「ロールアップ」が適用される。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（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るかを指定していた。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る。

「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、企業の作業負荷、管理負担の軽減が期待出来る。また、加盟各国間の休日の違いによる手続きの停滞や、陸上輸送や航空輸送などで散見されたが、フォーム D より貨物が先に輸入国税関に到着、フォーム D 到着まで貨物が滞留するなどの状況の改善が期待される。

ASEAN はこれまで性格が異なる 2 つの AWSC のパイロットプロジェクト（PP）を行ってきた。2010 年 11 月に開始された現行の AFTA 第三者証明制度に準じた第 1SC、2014 年 1 月に署名された製造業者以外は利用できないなど利用制限的な第 2SC 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 2SC の PP で十分な事例が集まっていなかったこと、OCP の改定が必要なこと等から正式導入が先延ばしされてきた。最終的には第 1SCPP には域内で 505 社が、第 2SCPP には同 154 社が参加した¹⁸⁾。

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¹⁹⁾。続けて各国は批准手続きを行っていたが、最後の 10 番目としてブルネイが 2020 年 8 月 21 日に ASEAN 事務総長に国内手続きの終了を通知したことで、30 日後の 9 月 20 日、AWSC の実施に漕ぎつけた。AWSC を利用できるのは、「認定輸出者」（CE）²⁰⁾ である。加盟各国の所轄官庁は ASEAN 事務局の「AWSC — CE データベース」に自国の CE を登録、同データベースを通じて輸入国側で確認・検証が可能になる。

基本的に現行のフォーム D で認められた取引形態であれば、必要情報を提示することで AWSC でも利用可能である。認定輸出者（CE）は通常、インボイス上で「原産地宣言」を作成することになる。仲介貿易等により輸出国と輸入国との取引の間に第三国（企業）が介在する場合、輸入国側が入手するインボイスは、第三国企業が発行したもので、当然、「原産地宣言」の記載はない。そのような場合、輸出者は請求明細書（B/S）、配送指示書（D/O）、梱包明細書など、インボイス以外の商業書類上で「原産地宣言」を行うことで、仲介貿易での利用も可能にした。

また、商流、物流ともに第三国（中間国）経由の取引形態で用いられる連続する原産地証明書、いわゆる Back to Back 原産地証明書については、「Back to Back 原産地宣言」として利用できる。原産国の輸出者は、製造業者の「宣言書」や有効な原産地証明を取得する必要がある。在庫を蔵置する中間国で同制度を用いて域内に輸出する企業も CE の認定を受けねばならないなど、付随する条件は複数あるが、利用自体は可能である。

第 2SCPP の要素も一部採用されている。「原産地宣言」が出来る署名人の数は最大 10 人に制限されている。署名人は原産地宣言において、指定された商品がすべての必要な要件を満たしていることを保証し、署名人名が印刷またはスタンプされた部分に直筆で署名することが求められる。また、「原産地宣言」には、輸出品目や HS コード、判定に用いた原産地基準等情報の明記が求められている（第 6 表）。

また AWSC はコンプライアンス面で企業に負担が少ない制度に設計され

第6表 第1・第2SCPP と AWSC の主な相違点

主な相違点	第1SCPP	第2SCPP	AWSC
認定輸出者（CE）	製造業者・貿易業者両方	製造業者のみ	製造業者・貿易業者両方 「貿易業者」は、域内輸出実績があり、製造業者および貿易業者の申告を提示。
申告書類	あらゆる商業上の書類で申告可能。	インボイスでのみ申告可能。	商業インボイスまたはその他の商業上の書類で申告可能。
インボイス申告で必要とされる情報	CE 登録番号、ASEAN 原産国、および原産地基準。	輸出品の HS コードおよび認定された署名（印刷された名前の上に署名する）他更なる情報が必要。	第1および第2SCPP の組み合わせ（以下の情報が必要） ① CE 登録番号、②輸出品名、 ③ HS コード（6桁）、④（原産性判定に用いた）原産地基準、⑤原産国、⑥ FOB 価格（付加価値基準の場合）、⑦数量、 ⑧商標（もしあれば）。また B2B 原産地宣言の場合、最初の生産国での原産地証明の参照番号、発行日、原産国、および該当する場合、最初の輸出国企業の CE 登録番号。
署名人の数	制限なし	企業ごとに3人	企業ごとに10人
（加盟国間での）情報交換	ASEAN 事務局を通じて回覧。	詳細が記載された情報を ASEAN 事務局を通じて配布（署名者、製品一覧）。	ASEAN-USAID IGNITE（注）によって強化された AWSC・CE データベースを介して交換。
第3国インボイス	可能	不可	可能

（注）IGNITE：Inclusive Growth in ASEAN through Innovation, Trade and E-Commerce
（資料）ASEAN 事務局

ている。日本等が導入している自己証明制度と異なり、原産性審査自体は従来通り管轄省庁が行い、企業は輸出時に自ら「原産地宣言」を行うのみである。

最後に「c）既にある貿易円滑化プラットフォームの活用促進」の代表例として ASEAN シングルウィンドウ（ASEAN Single Window：ASW）があげられる。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 カ国で電子原産地証明書 e-ATIGA フォーム D の交換が開始された。以降、未参加国も遅れて徐々に参加、最後の 10 カ国目としてラオスが 2020 年 8 月に参加したことで、10 カ国での交換が開始された。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。その一方で、電子原産地証明の拡大を検討している。ASEAN + 1FTA でも、電子原産地証明書を導入すべく、対話国と順次交渉を始めることになるが、既に 20 年 11 月に署名された「地域的な包括的経済連携（Regional Comprehensive Economic Partnership：RCEP）協定」で、電子原産地証明も使用出来るよう設計された。

4. 貿易円滑化措置実施の加速化・深化

AEC2025 の CSAP 下での物品貿易における 3 つの戦略的措置のうち、最後が「貿易円滑化措置実施の加速化・深化」である。ここでは大きく①物品貿易、②貿易円滑化、③税関、④任意規格・強制規格及び適合性評価手続（STRACAP）の 4 分野に分けられ、各々で主要な行動計画が定められている。

中でも②について、ASEAN は 2017 年 9 月の経済相会議で「AEC2025 貿易円滑化戦略行動計画」を策定した。ASEAN は同行動計画の実施を通じて、貿易取引コストを 2020 年迄に 10%削減すること、2025 年の ASEAN 域内貿易額を 2017 年比で倍増させること、世界経済フォーラムや世界銀行関連の国際ランキングでの順位を含む加盟国のパフォーマンスを改善すること等を目指す。この中では 7 つの戦略目標を掲げており、この目標の下に実施すべき行動が示されている（第 7 表）。

実施すべき行動について、AEC2015 ではあまり成果があげられなかった非関税措置（NTMs）／非関税障壁（NTBs）についても取り上げられている。NTM における相互通知の徹底や、貿易的制限措置を新たに導入しないとい

第 7 表 「AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画」における 7 つの戦略目標

a)	WTO や世界関税機構（WCO）など国際機関により受け入れた貿易円滑化措置や他の関連する最良慣行に照らし、実施促進する。
b)	ASEAN の貿易・生産ネットワークを強化し、グローバル・バリューチェーンに参画し、高度に統合し結束した経済高度に統合された一貫性のある経済を確立し、地域の競争力、効率性、シームレスなモノの移動を達成する。
c)	ASEAN でのビジネス実施におけるコストと時間を削減しつつ、正当な政策目標を追求するため、非関税措置（NTM）の貿易歪曲効果に効率的に対処すべく、効果的かつ即応性のある地域的アプローチを実施する。
d)	地域経済統合の過程の中で、特に中小零細企業（MSMEs）の開発と促進に重点を置き、民間部門に積極的に関与する。
e)	2016～2025 年の分野別作業計画と ASEAN ブループリント 2025 における各々の一貫した趣旨に沿って、貿易円滑化措置を効果的に実施するため、ASEAN の関連部門間の制度調整を強化する。
f)	ASEAN の貿易円滑化プログラムの実施において、全ての加盟国（特に後発加盟国）の参加を増やすことに取り組む。
g)	ASEAN の産業と企業の競争力向上のため、効果と対応力向上の視点から、貿易円滑化措置実施のための監視メカニズムを改善する。

（資料）AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画（ASEAN 事務局）

う「スタンドスティル」、既存の貿易制限措置を段階的に削減・撤廃する「ロールバック」の検討、貿易障壁の要素を持つ撤廃すべき NTM の特定に向けた評価に関するガイドライン作り等が明記されている。

前述の通り 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の実現は ASEAN の最大の成果である。しかし「真の自由貿易地域」となるためにはまだ課題がある。中でも最大の課題は、NTMs・NTBs の残存と増殖である。関税が撤廃されても、NTBs が新たに導入または残存していれば、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。

実際に 2018 年 1 月に後発加盟国の関税撤廃・AFTA 完成に代わって新たに NTMs・NTBs が導入された。具体的には、ベトナムは 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。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。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。

以降、ASEAN 加盟国のうち主要な自動車生産国が ATIGA 調整委員会（CCA）にこの問題を提起、また複数の民間企業も ASEAN 投資・サービス・貿易解決（ASSIST）を通じて申し立てを行った。ASSIST は、実際のビジネスを行う民間部門が貿易・投資・サービス貿易分野で何らかの障害に陥った際、ウェブ上から解決を申し立てるものであり、正式に申し立てが受理されれば 60 日以内に是正措置等が通知される²¹⁾。

ベトナムの発出した政令 116 号の影響を最も受けたのは、2018 年 1 月の AFTA 完成を前提に、拠点再編・地域戦略を策定してきた日系自動車企業である。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²²⁾。実際にトヨタ自動車は、2018 年 1 月の AFTA 完成を前提に、2017 年 1 月にはベトナムで生産していたピックアップトラックをベースとして開発された乗用車（Passenger Pickup Vehicle：PPV）「フォーチュナー」をインドネシアからの完成車輸入に切り換えた。しかし、突然の政令 116 号の発表を受け、18 年 1 月以降、インドネシアからの同車輸入が困難になった。その結果、トヨタ自動車は 2019 年 5 月、フォーチュナーのアッセンブリー・ラインを再びベトナムに戻さざるを得なくなるなど、ベトナム政府に翻弄された形である。

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）に提訴するとして圧力をかけた（18 年 2 月 28 日付発言）²³⁾。その一方で、タイとインドネシア政府は企業の輸出支援の一環で、輸出者の要請に応じて特別に VTA を発給、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。政令 116 の発出で、一時期はベトナム向け完成車輸出が停止したものの、タイやインドネシア政府が民間企業と連携し、完成車輸出が徐々に再開

ASEAN の自由貿易地域（AFTA）構築作業とその課題（助川）

した。ベトナム政府は政令 116 号の輸入制限効果が薄れたことから、2020 年 2 月に同政令を改正、VTA の提出義務を撤廃し、輸入ロット毎・車種別での検査も、36 カ月に 1 回とするなど緩和した。

しかしその一方で、ベトナム政府は新たな措置の検討を始めた。2020 年 11 月 11 日付通知 377 号で、チン・ディン・ズン副首相名で、自動車産業の国内振興に向けて、特別消費税（Special Consumption Tax：SCT）を含む税優遇を強化し、産業発展につながる措置を提案するよう財務省、商工省他関連省庁に指示した。SCT の見直しは、19 年頃から検討の俎上にのぼっていた。従来、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模様である²⁴⁾。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、ベトナムの政令 116 号に続く形でインドネシアは 18 年秋に事実上の自動車輸入数量制限を打ち出した。またフィリピンも貿易産業省（DTI）が 2021 年 1 月、完成車輸入の急増が国内自動車産業に深刻な打撃を与えているとして、輸入車に対するセーフガードの暫定措置を発動する方針を発表した²⁵⁾。長年、自由貿易を推進し、自らもその恩恵に与ってきた ASEAN に保護主義措置が連鎖的に拡がれば、ASEAN 自体の評価や自由貿易推進の姿勢に呼応した直接投資に対する求心力を失いかねない。

加盟国から ASEAN に対し権限移譲は行われておらず、あくまで主権は各国に帰属する。そのため、NTBs など自由化に逆行する措置を加盟国が導入しようとする場合、他の加盟国はピア・プレッシャーをかけるなど出来ることは限られている。NTBs／NTMs については、これまで ASEAN は、AEC2015 の下で NTBs の撤廃期限を設けた。しかし実際には、NTMs／NTBs は年々増加の一途を辿るなど、介入権限がない ASEAN の限界も垣間見えている。

その中で ASEAN は 18 年 8 月の第 32 回 AFTA 評議会で「NTM／NTB に関するガイドライン」を承認した。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、1) 必要性和均整、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、の 5 つの原則を打ち出している。

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。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。

5. 域内陸上貿易の円滑化

貿易円滑化は主に通関手続きなどに代表される国境措置に焦点が当たりますが、越境輸送についても取り組みが進んでいる。特にインドシナ半島に位置する ASEAN5 カ国と、タイを通じて南に連なるマレーシア、シンガポールの計 7 カ国である。東西経済回廊や南部経済回廊等越境道路網の整備は進んでいるが、国境を越える際の通関、また一部国を通過するための手続きなど、ソフト面では様々な課題があった。

ASEAN は 1998 年 12 月に「ASEAN 通過貨物円滑化に関する枠組み協定（ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit :

ASEAN の自由貿易地域（AFTA）構築作業とその課題（助川）

AFAPGIT）」に署名、2000 年 10 月に発効した。但し、その実施に必要な事項の詳細は別途署名、批准手続きが必要になる 9 つの附属議定書で定められている。この議定書の多くは 90 年代末以降、徐々に署名、発効している。中でも複数国に跨る輸送に不可欠なトランジット通関に関する第 7 議定書が署名されたのは 2015 年になってからのことである。同議定書署名によって、ASEAN 税関貨物通過システム（ACTS）が実施に向けて動き出した。

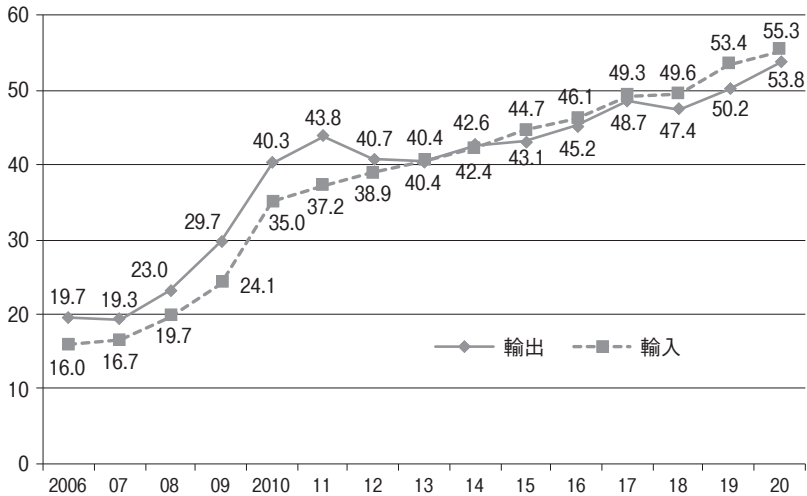
ACTS は、3 カ国以上にまたがる越境輸送において、中間国での保税輸送を可能にする制度である。国境ごとに異なる税関申告をする必要はなく、国毎に異なる車両に積み替える必要もない。これまで南北経済回廊や東西経済回廊を通じた輸送実験が行われてきたが、2020 年 11 月に正式に稼働を開始（ライブ・オペレーション）した。参加国は、遅れて参加するミャンマーを除き、陸路でつながる 6 カ国である。利用は各国の税関に、通過貨物貿易業者（トランジット・トレーダー）として登録する必要があり、これらは輸出入者、貨物フォワーダー、輸送事業者・下請け業者、通関業者が登録可能である。更に信頼出来る貿易業者として「認定通過貨物貿易業者」（ATT）に認定されれば、自社施設からの通過貨物の輸送を開始出来、目的地も自社施設にすることも可能である。

ビジネスニーズに基づき、海上輸送など他の輸送モードを用いるインドネシア、フィリピン、ブルネイに拡大する計画もある。これらは ASEAN 同様、陸路で複数国間の輸送にノウハウがある欧州連合（EU）による ASEAN 地域統合支援（ASEAN Regional Integration Support from the European Union：ARISE）の一環で環境整備が進められてきた。

おわりに

1993 年の域内関税削減開始に始まった AFTA であるが、自由化水準は TPP11 をも上回り、国際的にも稀に見る高い自由化水準を持つ FTA になっ

第3図 在 ASEAN 日系企業の FTA・EPA 利用率の推移



（注）2006～09年は製造業のみ。以降、全産業。

（資料）在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（各年版／ジェットロ）

た。前述の通り AFTA は創設時、「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」ことが目的であった。当時、ASEAN に複数拠点を有し、拠点間で相互補完を行っていた中心は日系企業である。実際に AFTA 特惠関税 0～5% 以下の前倒し措置「ASEAN 産業協力」(AICO) スキームについては、利用企業の大半が日系自動車企業であった。その意味で ASEAN と日系企業とは共に連携して域内経済協力を推進してきたと言えよう。

在 ASEAN 日系企業の FTA 利用状況をジェットロのアンケート調査から見ると、在 ASEAN 進出企業の FTA 利用率は右肩上がりでも上昇してきた。20 年の調査では、アンケート回答企業のうち輸出で 53.8% が、輸入で 55.3% が、それぞれ FTA を利用している（第 3 図）。ASEAN が締結した FTA の中で AFTA が最も使われている。在 ASEAN 日系企業のうち、域内向け輸出入を行っている企業（輸出：732 社、輸入：695 社）のうち、AFTA を利用し

ASEAN の自由貿易地域 (AFTA) 構築作業とその課題 (助川)

ている企業は、輸出で 58.1% (425 社)、輸入 57.6% (400 社) に達する。

2020 年 11 月、RCEP が 2012 年末に交渉立ち上げを宣言されて以降、8 年越しの交渉により署名された。RCEP は世界経済・人口の各々約 3 割を包含する世界最大の FTA である。その中心には ASEAN がいる。域外国同士の FTA では、日本と韓国にみられるように、政治的な側面も含めた対立や主張の相違から、進展が難しい交渉も、ASEAN が触媒の役割を果たし、RCEP が署名された。RCEP や TPP11 等メガ FTA が次々と結実する中で、ASEAN が直接投資や通商ルール形成に関する求心力を維持するには、その枠組みの中で ASEAN が自由化水準や対象範囲の面からも最も進んだ地域協力機構に脱皮する必要がある。その格好の目標が AEC2025 である。既に AEC2025 までの折り返し地点を過ぎ、ASEAN の中心性維持には、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。

注

- 1) “more deeply-and widely-integrated regional economy”
- 2) ジェトロ (2018)。
- 3) 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。
- 4) ASEAN (1990)。
- 5) Severino (2006), p. 223.
- 6) 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。
- 7) 林 (2001)、36 頁。
- 8) Severino (2006), p. 223.
- 9) Severino (2006), p. 223.
- 10) Severino (2006), pp. 225-226.
- 11) ATIGA は 2009 年 2 月に署名され、2010 年 5 月に発効した。
- 12) 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。
- 13) 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)。

ASEAN の自由貿易地域（AFTA）構築作業とその課題（助川）

- 14) 商務省外国貿易局によれば、2020 年の AFTA 利用輸出品上位は、貨物自動車（ディーゼル式／重量 5 トン以下）、ミネラルウォーター他、石油及び歴青油（除原油）並びにこれらの調製品（軽質油及びその調製品を除く）、エアコン（窓又は壁取付用）、乗用自動車（同 1,500 ～ 3,000 cc）、その他の甘しや糖、サトウキビやビートから得られる砂糖、乗用自動車（ディーゼル式／1,500 ～ 2,500 cc）、乗用自動車（ガソリン式／1,000 ～ 1,500 cc）、ランプータン・ロンガン等。
- 15) タイ商務省外国貿易局は ASEAN 全体の輸出額のみ公表。
- 16) 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。
- 17) ASEAN 事務局主催で 2020 年 9 月 15 日に行われた AWSC ワークショップ資料“ASEAN-wide Self-Certification (AWSC) Overview and Benefits”（ASEAN 事務局）による。
- 18) 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。
- 19) 加盟各国の所轄官庁は、AWSC の利用を希望する企業のうち、輸出手続き面で豊富な経験を有し、ATIGA の原産地規則要件をよく理解する製造者または輸出者で、かつこれまで原産地規則に関する虚偽申請の記録がなく、リスク管理上、良好なコンプライアンス体制を採っている企業を CE として認定する。
- 20) ただし、ASSIST はあくまで拘束力のない「協議メカニズム」であり、「ASEAN 紛争解決メカニズム強化議定書」（EDSM）を補完する役割を担うことが期待されている。
- 21) 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。
- 22) 最終的に本案件での WTO 紛争解決の申し立ては行われていない。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。
- 23) 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>。
- 24) その背景には、自動車メーカーのフィリピン撤退が続いたことが背景にある。2019 年 7 月にいすゞ D-Max の現地生産が中止され、また 2020 年 3 月にはホンダの組立工場が閉鎖された。更に 2021 年 1 月 20 日には日産が貿易産業省に、アルメーラの現地生産をやめる事を通知した。

ASEAN の自由貿易地域 (AFTA) 構築作業とその課題 (助川)

参考資料

- 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。
- 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 2020 年 12 月 30 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。
- ジェトロ (2020), 『2020 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 (2019), “ASEAN Economic Integration Brief, No. 05/June 2019”.
- 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).