

ASEAN と地域主義

ASEAN 域内経済協力の過程と課題

清水 一史（九州大学大学院経済学研究院）

1. はじめに

ASEAN（東南アジア諸国連合）は、現代世界経済における途上国間地域経済協力並びに東アジアの地域経済協力の代表であり続けている。従来東アジアで唯一の地域協力機構であり、1967年の設立以来、政治協力や経済協力など各種の協力を推進してきた。その加盟国も設立当初のインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの5カ国から、1984年にはブルネイが加盟し6カ国へと拡大し、1995年にはベトナムが、1997年にはミャンマー、ラオスが、そして1999年にはカンボジアが加盟することにより全10カ国へと拡大し、ASEANは東南アジア全域を領域とすることとなった。2003年1月1日には、AFTA（ASEAN自由貿易地域）が先行6カ国により関税率0-5%の自由貿易地域として確立され、更にAFTAの先に、AEC（ASEAN経済共同体）の実現を目指している。ASEANは、構造変化を続ける世界経済・東アジア経済のもとで、東アジアの地域経済協力の代表であり続けている。

世界経済も、東アジア経済も、依然大きな構造変化のうねりの中にある。アジア経済危機はASEAN各国、東アジア各国に多大な被害を与えたが、アジア経済危機を契機に更に構造変化が生じている。中国は東アジア経済におけるプレゼンスを一層拡大し、またWTOによる世界大での貿易自由化の停滞とともにFTA（自由貿易協定）や新たな地域協力が、東アジアでも現われてきている。ASEANと中国のFTA、ASEANと日本とのFTAが進められ、日本もシンガポールとの新時代経済連携協定（JSEPA）を締結し、韓国とのFTAの締結を模索し続けている。またASEANに日本・中国・韓国を加えた東アジア大での地域経済協力が進められつつある。このようなFTA網の構築において、ASEANは最重要な軸となっている。中国はASEANとのFTAの構築をいち早く表明し、日本もそれに対抗する形でASEANとのFTAを、更にはインドもASEANとのFTAを打ち出しているのである。

本報告では、今後、ASEANと東アジアの地域主義を考察していく上での準備作業を、ASEAN域内経済協力の過程と課題を分析することから始める。ASEAN域内経済協力の分析は、世界経済を分析する上でも地域主義を分析する上でも欠かすことができない。ASEANの域内経済協力の過程を、世界経済の構造変化とともに検証し、アジア経済危機後の現在のASEAN域内経済協力の問題点と今後の課題を探ることとする。更に、現在、ASEAN域内経済協力が重要な転換点に立っていることを示したい。

2. ASEAN 域内経済協力の過程とアジア経済危機

2-1 ASEAN 域内経済協力の過程

ASEAN は、1967 年に設立され、当初の政治協力に加え、1976 年の第 1 回首脳会議とそこで出された「ASEAN 協和宣言」より域内経済協力を開始した。1976 年からの域内経済協力は、国連に与えられた提言を基に、外資に対する制限の上に企図された「集团的輸入代替重化学工業化戦略」によるものであった。

だが、1987 年第 3 回首脳会議を転換点として、従来の集团的輸入代替重化学工業化戦略は、プラザ合意を契機とする域内外の諸条件の変化を基に、新たな経済協力戦略「集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略」へと転換した。集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略は、1980 年代後半から始まった外資依存かつ輸出指向型の工業化を、ASEAN が集团的に支援達成するというものであった。具体的には、第 1 に各加盟国ではなく ASEAN という単位で外資（とくに直接投資）を呼び込み、第 2 に外資の経済活動を支援し、第 3 に同時にそれを突破口として統合された域内市場の形成を目指し、第 4 に輸出可能な工業力を ASEAN に創出せんとするものであった。この戦略のもとでの協力を体現したのは、三菱自動車工業が ASEAN に提案して採用された BBC スキーム（ブランド別自動車部品相互補完流通計画）であった。しかしながら、集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略も、単純に成功したとは言えなかった。それは、BBC スキーム以外の当初からの政策が、やはり利害対立を要因としてほとんど成果を上げず、また、BBC スキーム自体、多国籍企業が活動の合理性を追求するのに対応する適正な領域の広がりや、ASEAN という領域を飛び越えていくという問題点を内包していたからである。

ASEAN の域内経済協力は、1991 年から生じた ASEAN を取り巻く政治経済構造の歴史的諸変化から更に新たな局面を迎えた。その諸変化とは、第 1 にアジア冷戦構造の変化、第 2 に中国の改革・開放に基づく急速な成長と中国における直接投資の急増、第 3 に APEC の制度化等であった。これらの諸変化から、集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略の延長上での域内経済協力の深化と拡大が進められることとなった。すなわち、1992 年第 4 回首脳会議で認められた AFTA、1996 年に決定された BBC スキームの発展形態である AICO（ASEAN 産業協力計画）、更には AIA（ASEAN 投資地域）の推進と ASEAN のインドシナ諸国への拡大が進められてきた。しかし、1997 年からのアジア経済危機を受けて更にその意味を問われるようになった。

2-2 アジア経済危機と ASEAN の対策

経済危機は、ASEAN 域内経済協りに多くの緊張関係を与えた。危機対処のため ASEAN は 1997 年 12 月に ASEAN の長期ビジョン「ASEAN Vision 2020」をまとめ、1998 年 12 月の第 6 回首脳会議において「ASEAN Vision 2020」を実現するための「ハノイ行動計画」に合意し、同時に ASEAN 経済の回復のための具体的措置を定めた「大胆な措置に関する

声明」を打ち出した。しかし、それは AFTA の一年前倒しと外資規制の一層の緩和を表明する程度にとどまった。経済危機は、実際には各国の自国産業保護を導く要因となり、域内経済協力に対する遠心力となった。たとえば、1998 年に入ってからフィリピンやタイにおける関税の切り上げに見られるように、またタイによる乗用車部品の国産化規制撤廃の延期に見られるように。アジア経済危機は、ASEAN 域内経済協力が危機に対して無力であったこと、危機の際には各国の利益が前面に出てくることを示した。

3. アジア経済危機後の世界経済の構造変化

1997 年のアジア経済危機を契機として、ASEAN 域内経済協力は、更に新たな段階に入った。ASEAN を取り巻く世界経済・東アジア経済の構造は、以下に見るように大きく変化してきているからである。

第 1 に、中国の急成長と影響力の拡大、ASEAN 諸国と NIES 諸国の相対的な停滞と着実な回復、そして日本の長期停滞である。

第 2 は、APEC の停滞と、アメリカの東アジア特に東南アジア諸国への関心の低下である。

第 3 に、WTO による世界大での貿易自由化の停滞と FTA の興隆である。1999 年のシートル会議と 2003 年のカンクン会議の交渉決裂は WTO の貿易自由化の停滞を象徴し、同時に FTA の興隆を導く要因となった。

第 4 に、中国を含めた形での東アジアの相互依存性の増大と東アジア大の経済協力基盤の形成・東アジア大の地域協力の形成である。東アジアにおける貿易量が大きく拡大し、日本と中国、ASEAN と中国などの間の貿易が急拡大している。日本から中国への輸出は 1999 年の約 234 億ドルから 2003 年の約 574 億ドルへ約 2.4 倍に、中国から日本への輸出は約 324 億ドルから約 594 億ドルへと約 1.8 倍に急拡大した。また特に、ASEAN と中国間の輸出が大きく拡大し、ASEAN5 カ国から中国への輸出は同様に約 105 億ドルから約 282 億ドルへと 2.6 倍へ、中国から ASEAN5 カ国への輸出は約 107 億ドルから約 264 億ドルへと約 2.4 倍へ急拡大している。東アジア 10 カ国(日本、中国、香港、韓国、台湾、ASEAN5 カ国)の対東アジア 10 カ国輸出で見ると、約 6118 億ドルから約 9400 億ドルへと 1.5 倍に拡大し、同時に対東アジア 10 カ国輸出の総輸出に占める割合も 43.8%から 49.5%へ拡大した。他方、東アジア 10 カ国の対アメリカ輸出の総輸出に占める割合は、24.5%から 19.7%へと減少した(第 1 表、参照)。

以上まとめると、中国が東アジアにおける大きな需要を提供するようになり、また ASEAN 諸国も成長の回復と所得の向上から需要を拡大し(たとえば自動車販売台数に関して第 2 表参照) 東アジアにおける相互依存が拡大し続けている。このことは、アメリカを最終需要先としたアジア太平洋トライアングルとともに、東アジアの発展成長自体が地域協力の基盤として徐々に形成されてきている事を意味する。

そして従来は進展していなかった東アジア大の協力枠組みが、1997年12月のASEANプラス3首脳会議や2000年5月に合意された「チェンマイ・イニシアチブ」を始めとして、アジア経済危機を要因に徐々に形成されてきている。

4. ASEAN 域内経済協力の展開

アジア経済危機以降の構造変化を受け、ASEANの域内経済協力においては、どのような成果が見られたのか。域内経済協力の中心的プログラムであるAFTAとAICOをしてみる。

AFTAは、2003年1月に先行6ヶ国によって一応の確立がなされた。6カ国のCEPT（共通効果特惠関税）による関税切り下げ対象品目の99.5%（4万4361品目のうち4万4160品目）については、関税が0～5%に切り下げられた。

AICOは、受付開始当初は一年以上認可が下りなかったが、アジア経済危機を背景に1998年に入って自動車部品のサンデンを始めとして認可されるようになり、2003年2月時点では101件が認可されている。そのうち90件は自動車関連である。トヨタ自動車27件、本田技研工業26件と過半を占め、他にデンソー7件、日産自動車5件、三菱自動車2件等であり、日系自動車メーカーの自動車部品の相互補完流通が中心である。更に2005年4月21日時点では129件が認可され、そのうち115件が自動車関連で、トヨタ自動車32件、本田技研工業38件、デンソー7件、日産自動車6件、三菱自動車3件となっている。BBCスキームとAICOにより、特に外資による国際分業の確立が支援されてきた。たとえばトヨタ自動車は、1990年代に入りBBCスキームとAICOに支援されながら、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイのASEAN各国にそれぞれ主要部品の生産工場を設置し、更に部品の相互補完供給業務を統括するための会社をシンガポールに設置して、ASEAN域内で主要部品の集中・分業生産と部品の相互補完流通により生産を効率的に行ってきた。

AFTAの目標のもとに各国が関税の切り下げを実施してきたことは着実な成果である。そして、AFTAとAICOにより、トヨタ自動車などの自動車や電機などの日系を中心とした外資系メーカーは、ASEAN大での効率的生産を目指し、ASEAN域内経済協力内での分業を展開してきた。

しかしながら、AFTA・AICOも、それ自体の有効性を過大評価はできない。AFTAについては、第1にマレーシアの自動車産業やフィリピンの石油化学産業のように、CEPTの関税切り下げ対象品目から除外し関税の切り下げが遅れている主要な産業分野が存在する。すなわち各国の戦略産業の保護、各国間の利害対立が関税引き下げを遅らせている。AFTAにおいては、各国が自国の産業を保護し加盟国間の利害が対立する場合、ASEANとしてそれを解決することができない。第2にAFTAとCEPTの網の掛かる域内貿易が実は非常に小さい。すなわち域内輸出比率自体が、ASEAN原加盟5カ国で見ても2003年に21.4%、シンガポールの再輸出を除いた数字で見ると20.0%と小さい。更に域内輸出のうちシンガポ

ールとマレーシアの相互の輸出が大きな部分を占める。第 3 に、手続きの煩雑さ等の手続き上の問題や非関税障壁が障害となっている。

その他の域内経済協力も、農業、金融、エネルギー、サービス等、積み重ねられてきているが大きな成果が得られているとは言えない。たとえば、アジア経済危機の再発防止のために必要と考えられる通貨金融協力については、従来 1977 年 8 月に合意された ASEAN (通貨) スワップ協定が存在した。ただし資金量の小ささからほとんど使用されず、経済危機に際してもまったく無力であった。通貨金融協力に関しては、チェンマイ・イニシアチブのように、ASEAN ではなく、より広域の東アジア大の地域協力が担うこととなった。

域内経済協力自体の効果は大きいとは言えないが、域内経済協力たとえば AFTA の域外に宣伝する効果・認識させる効果は大きい。その効果を基礎に、外資の呼び込みを図り外資による国際分業を支援してきた。同時に、域外経済協力(対外経済共同アプローチ)に関して一貫して効果を上げてきた。その結果、輸出市場の確保と援助の獲得などが得られ、更には ASEAN 拡大外相会議、ARF (ASEAN 地域フォーラム)、ASEAN プラス 3 の会議に見られるように、東アジア地域やアジア太平洋地域における交渉の「場」を提供し、域外諸国への要求と自らのイニシアチブを実現してきた。それは、アジア経済危機後のチェンマイ・イニシアチブの構築にも表れている。また、最近の ASEAN を巡る中国や日本の FTA 構築競争も、これらの会議の場を主要な舞台としてなされ、ASEAN は東アジアにおける FTA の重要な軸となっている

5 . ASEAN 域内経済協力の遠心力

5-1 従来からの遠心力・問題点

翻ってみると ASEAN 域内経済協力は、そもそも多くの問題と遠心力を孕んでいる。それらはこれまでの域内経済協力の進展を阻害してきた。第 1 に、ASEAN 各国の利害対立を引き起こす諸要因が、常に顕在化する形で残っている。ASEAN では、国民統合を基盤とする協力統合が、競合する国民国家によって追い求められている。

第 2 に、利害対立を阻止する政策や機構の不在である。たとえば、域内経済協力の推進によって不利益を被る諸国に対する「所得の再分配・資本の再配分のための共通政策といった共通政策」(たとえば、EU における共通地域政策、共通農業政策のような共通政策)の不在である。また、ASEAN 全体の利益から、同時に加盟各国間の対立を調停・抑制するような機構(EU における共同体委員会や欧州裁判所)の不在もまた依然解消されていない。

第 3 に、ASEAN 諸国の貿易投資に見る、アメリカや日本への対外依存の大きさとそれゆえの自立性の欠如である。

第 4 に、その背景としてのアジア太平洋地域や東アジア地域の相互依存の深化とこうした動きを深部において規定する多国籍企業の国際分業の論理である。

5-2 近年の更なる遠心力

以上の従来からの遠心力に加え、近年、更に遠心力が加わっている。

第 1 に、インドシナ諸国への ASEAN 加盟国の拡大である。それは、大きな所得格差と産業競争力の格差を内包し、域内先進国と域内途上国の利害対立を中心に遠心力を増大させる。

第 2 に、ASEAN 各国の域内経済協力に対するスタンスが乱れてきている。とりわけ、FTA の興隆を背景に、各国は自国の産業の利益を目標に戦略的に動き出し、たとえば、シンガポールは、ASEAN 域外のアメリカ他の各国との FTA を含めた関係強化を図っている。タイも、域外各国との FTA 構築に積極的であり、中国とも農産品関税の早期実施を契機に接近している。これらは常に ASEAN としての結束の遠心力となる。

第 3 に、ASEAN プラス 3 のようなより広い協力枠組みの構築や、地域を越えた FTA の展開である。

第 4 に、ASEAN よりもより広い領域を活動の領域とする多国籍企業の活動も、この要因を常に後押しする。たとえば ASEAN の自動車産業の場合はトヨタなど日系自動車メーカーの存在が大きいが、エンジン部品など重要な部品や中間財が日本から輸出されており、日系自動車メーカーにとっては少なくとも ASEAN と日本を加えた領域に経済的合理性が存在する。更に、アジア経済危機以降、タイからの輸出を中心に ASEAN からの完成車や部品の輸出が拡大し、また ASEAN と中国、日本との自動車や自動車部品の貿易が大きく拡大している。更に、たとえばトヨタ自動車は、2005 年を目途に中国広州に年産 30 万台の乗用車エンジン工場を新設しアジア向けの輸出拠点とすることを発表した。今後、同工場からタイなどへのエンジンの輸出の可能性があり、トヨタ自動車の ASEAN における自動車生産においては、生産に合理的な領域は、より一層 ASEAN 域内と言う領域を飛び越える可能性を有する。

5-3 遠心力への対応：域内経済協力の課題

では、多くの遠心力を抱えながら、どのように域内経済協力を進めていくのか、

第 1 に、従来からの AFTA の確立と実質化である。

第 2 に、より高度な統合への協力的・統合の深化である。ASEAN は、AEC を AFTA の次の目標に定め、要素移動自由化をも目標にしている。財やサービスの自由化を達成して要資本や労働という要素移動の自由化に進むことが課題となる。

第 3 に、ASEAN 域内経済協力を進める中で、その成果をどのように公平に分配していけるか：格差の是正が課題である。たとえば、AFTA の確立に伴う先行 6 カ国間の産業配置を巡る分配や、先行 6 カ国と新規加盟諸国との間の協力の成果を巡る分配の調整が課題である。

第 4 に、機構上の問題の解決である。「所得の再分配・資本の再配分」の機能の確立である。この機能の欠如が ASEAN の特徴であるが、域内経済協力の深化のために、どのよう

にこのような機能を付加させていくことができるかである。また利害対立を解決するメカニズムの確立である。1996年にASEAN DSM(紛争解決メカニズム)が合意されたが、有効な機能を有していない。次節で述べる新機構を含めて問題解決の機構がどのように進展していくかは、ASEAN 域内経済協力の鍵を握ることになる。

第5に、これらの域内経済協力の深化の延長に、域外交渉力を確保し続けること、また東アジア地域経済協力におけるイニシアチブを確立することが、最重要な課題となる。

6. ASEAN 域内経済協力の新たな転換：第9回首脳会議と「ASEAN 協和宣言」

ASEAN 域内経済協力は、アジア経済危機を転機に更に新たな段階に入ったが、2003年10月の第9回ASEAN 首脳会議は、今後の域内経済協力に向け大きな転機となった。すなわち、2003年10月にインドネシアのバリで開催された第9回ASEAN 首脳会議の「ASEAN 協和宣言」は、ASC(ASEAN 安全保障共同体)、AEC(ASEAN 経済共同体)、ASCC(ASEAN 社会文化共同体)から成るASEAN 共同体の実現を打ち出した。

AECは、「2020年までに財・サービス・投資・熟練労働力の自由な移動に特徴付けられる単一市場・生産基地を構築」する構想である。ASEANがEUのような単一市場を、あるいは要素の移動を含む共同市場を実現しようと言う構想であり、この構想はASEAN 域内経済協力を大きく深化させる可能性がある。

AECに関しては、経済閣僚会議により設置された、経済統合に関するHLTF(ハイレベル・タスクフォース)が提言をまとめ経済閣僚会議に提出した。経済閣僚会議はその中の2つの鍵となる提言を受け入れ、それは「ASEAN 協和宣言」にも取り入れられたが、一つは次に述べる、有効な問題解決メカニズムを構築することであり、もう一つは、11の優先的分野の統合の加速であった。11の優先的統合分野とそのコーディネート担当国は、インドネシアが木製品、自動車、マレーシアがゴム製品、布製品・衣料品、ミャンマーが農業製品、漁業、フィリピンがエレクトロニクス、シンガポールがe-ASEAN、健康用品、タイが航空、旅行業である。

そして一連の会議において重要なことは、従来解決できずにきた域内各国間の経済問題を解決する新たな機構を構築しようとしていることである。新たな問題解決機構は、第1にリーガル・ユニット、第2にACT(貿易投資問題を解決するためのASEAN 協議体)、第3にACB(ASEAN 裁決機関)を含む。これまで各国間の利害対立を域内では解決できずに域内経済協力を強く進められなかったが、このようなメカニズムの構築と強化は、域内経済協力を大きく深化させる可能性を持つからである。

1976年「ASEAN 協和宣言」を基に開始されたASEAN 域内経済協力は、2003年10月の「ASEAN 協和宣言」を大きな転換点として、遂に域内経済協力あるいは経済統合に本格的に踏み込む新たな段階に入ると言えよう。

7. ASEAN 域内経済協力をめぐる新たな展開

7-1 2004 年 11 月第 10 回首脳会議と「ビエンチャン行動計画」

2004 年後半から、更に ASEAN 域内経済協力をめぐる新たな展開が見られる。2004 年 11 月末にビエンチャンで開催された第 10 回首脳会議では、前年の第 9 回首脳会議の『ASEAN 協和宣言』に続いて、ASEAN 共同体へ向けての取り組み等が話し合われた。

第 1 に、11 の優先分野の統合の加速については、「ASEAN 優先統合分野枠組み協定」に調印した。同協定では、ASEAN 加盟国は、優先 11 分野の統合を加速し、AFTA・CEPT の関税撤廃スケジュールである 2010 年（新規加盟 4 カ国は 2015 年）を統合分野については 3 年前倒しし 2007 年（新規加盟 4 カ国は 2012 年）とした。

第 2 に、「ビエンチャン行動計画（VAP）」の採択がなされた。VAP は、1997 年に出された ASEAN の長期目標「ASEAN Vision 2020」を実現するための第 2 期の行動計画である。

「ASEAN Vision 2020」は、アジア経済危機直後の 1997 年 12 月クアラルンプールで開かれた第 2 回非公式首脳会議の際に出され、ASEAN の長期目標を設定した短い文書であるが、2020 年までに「東南アジア各国の調和」、「ダイナミックな発展におけるパートナーシップ」、「思いやりのある社会の共同体」、「外向きの ASEAN」を備えた ASEAN を実現しようというビジョンを設定していた。この長期目標を実現するための最初の行動計画が、1998 年第 6 回首脳会議の際に合意された「ハノイ行動計画」であった。同計画は、1999 年から 2004 年までの行動計画で、その中心は言うまでもなく「1.マクロ経済並びに金融協力の強化」、「2.経済統合の強化」にあった

「ビエンチャン行動計画」は、『ASEAN 協和宣言』を踏まえ、AEC を含めた ASEAN 共同体の創設の宣言を受けて「ハノイ行動計画」よりも具体的な長期目標を設定することとなった。「1.『ASEAN 協和宣言（ ）』」に示された、ASEAN 共同体の実現に向けて ASEAN の包括的な統合を追及する」として政治・経済・社会の統合へ向かうことを宣言し、「2. ASEAN の低開発加盟国の発展の問題」に配慮し、加盟国間の発展のギャップを埋めることを宣言している。

域内経済協力に関係する「2.AEC（ASEAN 経済共同体）」では、「ハノイ行動計画」で主要なテーマであった「2-5.金融協力」はわずかに 4 行であり、「2-1.統合のための.主要な 11 の優先分野」と「2-3.財の貿易」が中心である。

「4.発展ギャップを埋めるための目標と戦略」では、「一人当たり GDP 並びに他の人的発展の観点における大きな相違を減らすこと」を目標とし、その発展ギャップは「ASEAN6 カ国と CLMV 諸国の間に存在し、また ASEAN6 カ国間にも存在する」が、「その目標を達成するために、ASEAN 加盟国間並びに対話国との技術と発展の協力が、後進加盟国が経済統合のプロセスを加速させることを助けるための主要な戦略」と述べている。そしてその主要な手段は 2002 年 11 月に首脳会議でワークプランが合意された IAI であることを明記した。

以上のように、2004年のVAPでは、長期の達成目標に域内格差の是正を強く打ち出した。問題解決機構の整備とともに、これらの手段の整備はASEAN域内経済協力を推進する重要な要因となろう。ASEANにおいては利害対立を阻止する政策や機構の不在が域内経済協力の遠心力になっているからであり、域内経済協力の推進によって不利益を被る諸国に対する「所得の再分配・資本の再配分のための共通政策といった共通政策」が不在であることが特徴であるからである。またASEANにおいては、域内における域内先進国と途上国の間に、大きな所得格差と産業競争力の格差が存在するからである。

最後に第3に、域外国との関係では、ASEANプラス3では初の東アジア首脳会議(EAS)を2005年にマレーシアで開催することが合意された。また韓国とロシアがTACに加盟し、ASEANと中国、日本、インド等の間にFTAの交渉進展が見られた。ASEAN中国首脳会議で「ASEANと中国間の包括的経済協力における財の貿易に関する枠組み協定」が調印され、ノーマルトラック品目は2005年7月から関税を切り下げ2010年までに撤廃することとなった。ASEAN日本首脳会議では2005年4月から交渉開始することで合意し、日本フィリピン首脳会談では日本とフィリピンの経済連携協定が大筋で合意された。ASEAN韓国首脳会議では「ASEAN韓国間における包括的協力パートナーシップに関する共同宣言」が調印され、ASEANインド間でも「平和、進歩、繁栄の共有のためのASEANインドパートナーシップ」が調印された。

7-2 トヨタ自動車のIMVとASEAN域内自動車部品補完

2004年後半からの特筆すべき展開のもう一つは、2004年8月にタイで生産開始したトヨタ自動車のIMV(革新的国際多目的車)プロジェクトの開始である。IMVは、トヨタ自動車によると、ピックアップトラック「ハイラックス」とアジア専用ミニバン「TUV」(インドネシアのキジャン等)の後継の統合モデルであり、日本にベースとなる車種を持たず日本製部品にほとんど頼らない海外専用開発の現地モデルである。このIMVの世界最大の生産拠点が、タイを中心としてASEANである。IMVの生産と部品補完は、これまでのASEANの域内部品補完流通の延長にあり、更に今後のASEAN域内経済協力・統合を大きく推進するであろう。

日系自動車メーカーはタイ市場で約9割というように、ASEANの自動車市場においてきわめて大きなシェアを有してきているが、その代表であるトヨタは、これまでBBCスキーム、AICOスキーム、そしてAFTAをも利用して、ASEAN域内における主要部品の集中生産と補完による生産体制を構築してきた。トヨタは、1990年代に入りBBCスキームと9AICOに支援されながら、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイのASEAN各国にそれぞれ主要部品の生産工場を設置し、更に部品の相互補完供給業務を統括するための会社をシンガポールに設置して、ASEAN域内で主要部品の集中・分業生産と部品の相互補完流通により生産を効率的に行ってきた。とくに、マレーシアのT&Kオートパーツとフィリピンのトヨタ・オートパーツ・フィリピン(TAP)は、ASEAN域内での部品の相互補完と

集中生産のために、新たに設立されたものであった。そして同年、部品の相互供給業務を統括するためのトヨタモーター・マネジメント・サービス（TMSS：2001年からはトヨタモーター・アジアパシフィック：TMAP）をもシンガポールに新たに設立し、ASEAN域内の主要部品の集中・分業生産と部品の相互補完流通を積極的に推し進めてきた。主要部品の集中・分業生産に関しては、インドネシアでガソリンエンジン、マレーシアでステアリングギア、フィリピンでトランスミッション、タイでディーゼルエンジンをそれぞれ集中生産し相互に補完流通させてきた。

IMVは、8月25日にタイで始めて生産開始された、1トンピックアップトラックベース車を部品調達から生産と輸出まで各地域内で対応するプロジェクトである。新たに開発した車台を使いピックアップトラック3種を含め計5車種を製造する。最初にタイで「ハイラックス・ヴィーゴ」を生産開始したが、今後タイで年間28万台を生産し14万台を輸出する予定である。これまでの域内分業と現地調達を大幅に拡大し多くの部品をタイとASEAN諸国で生産している。IMVのマザー工場となるトヨタ・モーター・タイランド（TMT）は2006年までの2年間で生産能力を50万台に倍増し、そのうちIMVを28万台生産する。

タイに続いて9月1日には、インドネシアでIMVの2番目の車種である「キジャン・イノーバ」を生産開始した。インドネシアでは年産8万台を生産しそのうち1万台をアジア、中近東に輸出する予定である。インドネシアはタイに次ぐIMVの拠点であり、IMV用のガソリンエンジンも世界の生産拠点に供給する。

主要部品に関しては、ディーゼルエンジンをタイ、ガソリンエンジンをインドネシア、マニュアルトランスミッションをフィリピンとインドで生産し補完する。IMVの生産に伴い、TMTのエンジン・部品輸出も、2002年の2億1,119万ドルから2003年の3億5,663万ドル、2004年の4億3,999万ドルへ大きく拡大してきた。またIMV部品の補完に伴いフィリピンで生産するマニュアルトランスミッションの輸出も拡大し、2004年には前年より3万台多い24万台を輸出した。

2004年のタイにおける自動車販売台数は前年比17.4%増の62万6,026台となり、アジア経済危機前の1996年の58万9,126台を上回り過去最高となった（第2表、参照）。市場シェアは90.7%を日系メーカーが占め、IMV販売開始の影響で前年比24.1%増のトヨタは、中でも最大の37.1%を占めた。トヨタは更に、需要増に対応し2008年にタイに年産20万台の新工場を稼働させる予定である。

IMVは、ASEAN域内経済協力から見ても、域内協力政策と多国籍企業の分業の合致であり、最近の大きな成果と言える。BBCスキームに始まる、自動車部品の相互補完の支援、ASEAN大での生産の支援はASEAN域内経済協力の大きな特徴と成果であったが、それがより進められた。

また、ASEAN集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略が、一面では、長期的に実現してきたとも言えよう。集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略は、第3回首脳会議と「マニラ宣

言」に始まる外資依存かつ輸出指向型の工業化を、ASEAN が集団的に支援達成するというものであった。ASEAN を一つの単位とする自動車生産と輸出が、トヨタの IMV によって一部分ではあるが達成されてきたと考えられるからである。

ただし、いくつかの問題点がある。ここでは 2 点だけ指摘しておく。第 1 は分配上の問題である。ASEAN における自動車生産は、部品生産も含めてタイに集中してきているが、それが更に急速に進みつつある。IMV は、ASEAN 域内ではインドネシア、フィリピンを含めて域内分業をしてきているが、タイが分配上有利になっている。

第 2 に、以前より指摘してきていることだが、多国籍企業が活動の合理性を追求するのに対応する適正な領域の広がり、ASEAN という領域を飛び越えていくという問題点を、内包している。たとえば主要部品のマニュアルトランスミッションは、フィリピンからとともにインドから補完している。インドからの補完は、ASEAN インド FTA を活用する予定となっておりアーリーハーベストも利用する予定となっている。このような動きは、依然として ASEAN 域内経済協力にとって基盤を揺るがす。

7-3 . 域内経済協力の最近の成果と行方

更に、以上の成果とリンクしながら、CEPT の適用も増加してきた。たとえばタイの例で見ると、2004 年の CEPT を利用した ASEAN 域内向け輸出額は、40 億 7,540 ドルと 2003 年から 59.2%増加した。

2002 年の 14 億 6,410 億ドルから 2003 年の 25 億 6,070 ドル、そして 2004 年へと急速に増加している。ASEAN 域内向け輸出に占める CEPT 貿易の割合も、2002 年の 10.8%、2003 年の 15.5%から 2004 年には 19.3%に拡大している（第 3-4 表、参照）。これは 2003 年 1 月 1 日の AFTA の先進 6 力国による AFTA の確立、タイからの自動車と自動車部品を含めた貿易の拡大、また 11 の優先分野の統合加速の宣伝効果等によると考えられよう。

しかしながら、ASEAN 域内経済協力の行方を単純に楽観するわけにはいかない。清水（2004）で指摘したように、ASEAN を取り巻く環境が大きく変化し続け、一方では ASEAN の域内経済協力にとって遠心力が急速に増大しているからである。たとえば、ASEAN を取り巻く FTA 網も急速に構築されつつある。ASEAN と中国、ASEAN と日本、ASEAN と韓国、ASEAN とインドの FTA も進みつつある。ASEAN プラス 3 の協力も構築されつつある。そしてそれを支える東アジア大の経済基盤が固まりつつある。また ASEAN がイニシアチブを握ってきた ASEAN プラス 3 会議は、東アジア首脳会議への改組が進められつつある。ASEAN にとってより広域な協力体や FTA に埋没する可能性が増しているのである。

ASEAN は、これまでの ASEAN の重要な機能の域外交渉力の確保のためにも、そして東アジアの地域協力において重要な役割を維持し続けるためにも、自らの協力・統合を深化しなければならない。更には加速させなければならない。

8. おわりに：ASEAN 域内経済協力を巡る論点

最後に、ASEAN 域内経済協力を巡る論点を上げておく。

これらの論点について、更に議論を深めて行きたい。

1976年「ASEAN 協和宣言」を基に開始された ASEAN 域内経済協力は、「ASEAN 協和宣言」を大きな転換点として、本格的な深化へと向かうか
ASEAN が確固とした協力・統合の基盤を固め、東アジア地域協力の主要な軸となれるか

従来の国民国家の強化のための統合あるいは国民国家の枠を強く残した形での協力が、あるいはより国民国家を超えた形での協力が。東南アジア地域大での意識（更には東アジア大での意識）が醸成されるか

ASEAN 中国 FTA の関税切り下げは、ASEAN と東アジア各国にどのような影響を与えるか

12月の東アジア首脳会議はどのような成果を得るか。どのような影響を ASEAN と東アジア各国に与えるか

ASEAN は世界経済管理にどのように貢献できるか。ASEAN は（東アジアは）どのような国際公共財を提供できるか

ASEAN を（東アジアを）その他の地域主義、地域経済統合と比較してどのように特徴付けすることができるか

【図表】

第1表 2003年世界輸出マトリクス

(単位:100万ドル)

| 輸出 | 輸入 | 世界 | 東アジア(10) | 日本 | 中国 | 香港 | 韓国 | 台湾 | ASEAN(10) | ASEAN(5) | インドネシア | マレーシア | フィリピン | シンガポール | タイ | アメリカ | オーストラリア | EU(25) | 輸入 | 輸出 |
|----------------|----|-----------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|----------|--------|--------|--------|---------|--------|-----------|---------|-----------|----|----------------|
| 世界 | | 7,291,785 | 1,596,925 | 345,338 | 374,457 | 228,001 | 166,668 | 123,109 | 388,949 | 369,351 | 41,821 | 84,963 | 43,844 | 120,149 | 68,575 | 1,223,963 | 81,814 | 3,021,398 | | 世界 |
| 東アジア(10) | | 1,899,080 | 940,068 | 152,202 | 237,767 | 178,339 | 81,643 | 70,604 | 243,166 | 219,513 | 26,025 | 57,751 | 26,783 | 68,129 | 40,824 | 375,445 | 35,710 | 292,423 | | 東アジア(10) |
| 日本 | | 471,913 | 211,860 | | 57,474 | 29,913 | 34,828 | 31,314 | 61,243 | 58,331 | 7,178 | 11,256 | 9,007 | 14,846 | 16,044 | 115,908 | 9,922 | 75,380 | | 日本 |
| 中国 | | 438,473 | 191,316 | 59,454 | | 76,324 | 20,105 | 9,014 | 30,935 | 26,420 | 4,482 | 6,142 | 3,094 | 8,873 | 3,829 | 92,510 | 6,265 | 78,323 | | 中国 |
| 香港 | | 229,010 | 131,496 | 12,106 | 95,572 | | 5,918 | 5,491 | 13,883 | 12,409 | 1,001 | 2,018 | 2,227 | 4,643 | 2,520 | 41,701 | 2,805 | 32,381 | | 香港 |
| 香港(除(再輸出)) | | 19,609 | 7,546 | 383 | 4,737 | | 853 | 523 | 1,212 | 1,050 | 69 | 182 | 244 | 335 | 219 | 5,028 | 194 | 4,329 | | 香港(除(再輸出)) |
| 韓国 | | 193,817 | 91,449 | 17,276 | 35,110 | 14,654 | 1 | 7,045 | 20,253 | 17,364 | 3,378 | 3,852 | 2,975 | 4,636 | 2,524 | 34,219 | 3,272 | 26,980 | | 韓国 |
| 台湾 | | 144,059 | 80,601 | 11,905 | 21,399 | 28,331 | 4,569 | | 17,393 | 14,396 | 1,513 | 3,043 | 2,298 | 4,979 | 2,563 | 29,920 | 1,883 | 19,463 | | 台湾 |
| ASEAN(10) | | 449,031 | 245,447 | 56,102 | 29,987 | 29,467 | 17,163 | 18,185 | | 94,543 | 8,971 | 31,875 | 7,458 | 31,375 | 14,863 | 71,707 | 13,426 | | | ASEAN(10) |
| ASEAN(5) | | 421,809 | 233,346 | 51,461 | 28,212 | 29,118 | 16,222 | 17,741 | 99,459 | 90,593 | 8,474 | 31,439 | 7,181 | 30,153 | 13,344 | 65,187 | 11,562 | 59,894 | | ASEAN(5) |
| インドネシア | | 61,058 | 35,247 | 13,603 | 3,803 | 1,183 | 4,324 | 2,233 | 10,725 | 10,101 | | 2,364 | 945 | 5,400 | 1,393 | 7,374 | 1,792 | 8,230 | | インドネシア |
| マレーシア | | 100,113 | 54,531 | 10,980 | 6,427 | 6,111 | 2,937 | 3,526 | 25,897 | 24,550 | 2,127 | 0 | 1,382 | 16,478 | 4,563 | 17,791 | 2,517 | 13,052 | | マレーシア |
| フィリピン | | 36,061 | 21,145 | 5,764 | 2,143 | 3,085 | 1,313 | 2,477 | 6,522 | 6,363 | 296 | 2,405 | | 2,429 | 1,233 | 7,156 | 406 | 6,015 | | フィリピン |
| シンガポール | | 144,325 | 83,185 | 9,704 | 10,146 | 14,437 | 6,063 | 6,904 | 39,784 | 35,930 | 3,740 | 22,795 | 3,239 | | 6,156 | 19,227 | 4,686 | 20,394 | | シンガポール |
| シンガポール(除(再輸出)) | | 79,823 | 42,777 | 6,251 | 5,761 | 7,890 | 2,494 | 3,536 | 18,896 | 16,846 | | 8,573 | 1,799 | | 2,735 | 12,348 | 2,844 | 13,538 | | シンガポール(除(再輸出)) |
| タイ | | 80,253 | 39,239 | 11,410 | 5,693 | 4,301 | 1,585 | 2,601 | 16,531 | 13,649 | 2,312 | 3,875 | 1,616 | 5,846 | | 13,639 | 2,162 | 12,202 | | タイ |
| アメリカ | | 724,771 | 179,226 | 52,004 | 28,368 | 13,520 | 24,073 | 17,448 | 45,244 | 43,813 | 2,516 | 10,914 | 7,987 | 16,560 | 5,835 | | 13,088 | 156,170 | | アメリカ |
| オーストラリア | | 70,354 | 35,859 | 12,797 | 5,952 | 1,869 | 5,279 | 2,426 | 7,868 | 7,536 | 1,819 | 1,362 | 624 | 2,260 | 1,470 | 6,176 | | 9,970 | | オーストラリア |
| EU(25) | | 3,069,765 | 183,865 | 45,418 | 46,186 | 20,816 | 18,402 | 12,266 | | 40,778 | 4,667 | 9,034 | 3,707 | 16,176 | 7,194 | 256,726 | 19,593 | | | EU(25) |

(出所)ITI/ITI財別貿易マトリクス、データベースより作成。

(注)1.ITI財別貿易マトリクスは、貿易統計(通関統計)が利用可能な国・地域(報告国)の相手国別貿易額をデータソースとし、輸出を主体としたFOB価格ベースのマトリクスである。データ未入手国のデータも可能な限り補完輸出側データが未入手の場合には報告国の輸入データを加工して補足してある。その際にCIF価格等は、0.9のレートでFOB価格にコンバートされている。

2.シンガポールのインドネシアへの輸出は、インドネシア側の輸入統計による。

3.ブルネイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの輸出は、輸入側側の統計による。それゆえ、これら諸国間の輸出は補足できない。

4.ASEAN5は、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイである。ASEAN10国は、ASEAN5とブルネイ、カンボジア、ミャンマー、ベトナムである。東アジア10国は、ASEAN5と日本、中国、香港、韓国、台湾である。

第2表 ASEAN各国と中国・韓国・台湾の自動車販売台数

(単位:台数)

| 国名 | 1996年 | 1997年 | 1998年 | 1999年 | 2000年 | 2001年 | 2002年 | 2003年 | 2004年 |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| インドネシア | 332,035 | 386,691 | 58,303 | 93,814 | 300,964 | 299,560 | 317,788 | 354,629 | 483,068 |
| マレーシア | 364,788 | 404,837 | 163,851 | 288,432 | 343,173 | 396,381 | 434,954 | 405,010 | 487,605 |
| フィリピン | 162,087 | 144,435 | 80,231 | 74,414 | 83,949 | 76,670 | 85,587 | 92,336 | 88,075 |
| シンガポール | 36,915 | 34,812 | 37,493 | 48,975 | 76,121 | 74,277 | 65,612 | 86,212 | 104,172 |
| タイ | 589,126 | 363,156 | 144,065 | 218,330 | 262,189 | 297,052 | 409,242 | 533,176 | 626,026 |
| ベトナム | 5,539 | 5,941 | 5,928 | 6,964 | 13,957 | 19,557 | 26,873 | 42,557 | 40,141 |
| ASEAN5カ国+ベトナム | 1,490,490 | 1,339,872 | 489,871 | 730,929 | 1,080,353 | 1,163,497 | 1,340,056 | 1,513,920 | 1,829,087 |
| ASEAN5カ国+ベトナム(前年比) | | -10.1% | -63.4% | 49.2% | 47.8% | 7.7% | 15.2% | 13.0% | 12.1% |
| 中国 | 1,534,529 | 1,613,901 | 1,643,961 | 1,867,097 | 2,129,034 | 2,450,533 | 3,375,451 | 4,562,709 | 5,061,180 |
| 中国(前年比) | | 5.2% | 1.9% | 13.6% | 14.0% | 15.1% | 37.7% | 35.2% | 11.1% |
| 韓国 | 1,669,280 | 1,533,066 | 782,890 | 1,278,704 | 1,441,628 | 1,468,088 | 1,652,759 | 1,348,812 | 1,094,577 |
| 台湾 | 470,335 | 481,567 | 474,068 | 423,540 | 420,464 | 347,420 | 398,882 | 413,914 | 422,266 |

(出所)フォーイン(2004)『アジア自動車産業2004/2005』、3ページ、フォーイン『世界自動車月報』、2005年4月号、1ページ。

(注)1.各国自動車工業会による。

2.中国と韓国は、国産車販売台数と自動車輸入台数の合計である。

第3表 タイのCEPT輸出の推移

(単位:100万ドル、%)

| 輸出相手国 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 伸び率 |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|
| インドネシア | 63.7 | 121.3 | 277.4 | 339.3 | 397.9 | 741.9 | 1327.8 | 79.0 |
| マレーシア | 212.1 | 281.5 | 352.9 | 421.5 | 577.4 | 800.7 | 1169.6 | 46.1 |
| フィリピン | 100.3 | 149.1 | 156.6 | 233.1 | 308.7 | 511.0 | 735.9 | 44.0 |
| ベトナム | 6.7 | 51.2 | 52.7 | 65.3 | 130.3 | 394.3 | 630.0 | 59.8 |
| シンガポール | 8.3 | 5.7 | 12.0 | 20.1 | 48.5 | 106.8 | 191.3 | 79.1 |
| ラオス | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 4.2 | 17.9 | 329.7 |
| ブルネイ | 0.2 | 0.5 | 0.3 | 0.5 | 0.9 | 0.9 | 1.8 | 104.6 |
| ミャンマー | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 1.0 | 1.1 | 18.9 |
| カンボジア | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.0 | 0.1 | 400.0 |
| 合計 | 391.4 | 609.3 | 852.0 | 1079.9 | 1464.1 | 2560.7 | 4075.4 | 59.2 |

(出所)日本貿易振興機構『通商弘報』2005年2月25日号

(注)1.原出所は、商務省外国貿易局

2.伸び率は2004年の前年比

第4表 タイの輸出相手国別CEPT利用率(2004年)
(単位:100万ドル、%)

| 輸出相手国 | 輸出額 全体 | CEPT利用 輸出額 | CEPT 利用率 |
|--------|-----------|---------------|-------------|
| インドネシア | 3,196.5 | 1,327.8 | 41.5 |
| マレーシア | 5,283.0 | 1,169.6 | 22.1 |
| フィリピン | 1,821.0 | 735.9 | 40.4 |
| ベトナム | 1,865.4 | 630.0 | 33.8 |
| シンガポール | 6,971.5 | 191.3 | 2.7 |
| ラオス | 578.2 | 17.9 | 3.1 |
| ブルネイ | 56.3 | 1.8 | 3.2 |
| ミャンマー | 601.7 | 1.1 | 0.2 |
| カンボジア | 718.9 | 0.1 | 0.0 |
| 合計 | 21,092.6 | 4,075.4 | 19.3 |

(出所)日本貿易振興機構『通商弘報』2005年2月25日
(注)財務省関税局、商務省外国貿易局統計より作成

【参考文献】

- ASEAN Secretariat, *AFTA Reader*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat, *AICO Reader*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat, *ASEAN Documents Series*, annually, Jakarta.
- ASEAN Secretariat, *ASEAN Annual Report*, annually, Jakarta.
- ASEAN Secretariat, *ASEAN Investment Report*, annually, Jakarta.
- ASEAN Secretariat, *ASEAN Update*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat, *Business ASEAN*, quarterly, Jakarta.
- ASEAN Secretariat, *Statistical Yearbook*, annually, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2003), *Towards a Single Economic Space*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2005), *ASEAN: Narrowing the Development Gap*, Jakarta.
- ASEAN ISIS (2003), *Towards an ASEAN Economic Community*, Jakarta.
- Arndt, H. W. and Hal Hill (ed.) (2000), *Southeast Asia's Economic Crisis: Origins, Lessons and the Way Forward*, Institute of the Southeast Asian Studies (ISEAS), Singapore.
- Hew, D. and Soesastro, H. (2003), "Realizing the ASEAN Economic Community by 2020: ISEAS and ASEAN-ISIS Approaches," *ASEAN Economic Bulletin*, Vol.20, No.3, ISEAS.
- ISEAS (2003), *Concept Paper on the ASEAN Economic Community*, Singapore.
- Imada, P. and Naya, S. (1992), *AFTA: The Way Ahead*, ISEAS.
- Krumm, K. and Kharas, H. (ed.), *East Asia Integrates: A Trade Policy Agenda for Shared Growth*, IBRD/World Bank, Washington.
- Pelkmans, J. (2001), *European Integration*, 2nd edition, Pearson Education limited,

London.

- Soesastro, H. (1998), “ASEAN during the Crisis,” *ASEAN Economic Bulletin*, Vol.15, No. 13, ISEAS.
- Tay, S., Estanislao, J. and Soesastro, H. (2001), *Reinventing ASEAN*, ISEAS.
- United Nations (UN) (1974), “Economic Cooperation among Member Countries of the Association of Southeast Asian Nations,” *Journal of Development Planning No. 7*, UN, New York.
- Wattanapruttipaisan, T. (2003), “ASEAN-China Free Trade Area” *ASEAN Economic Bulletin*, Vol.20, No. 1, ISEAS.
- World Bank (1998), *East Asia: The Road to Recovery*, Oxford University Press, New York.
- Shimizu, K. (2002), “Intra-ASEAN Economic Cooperation and Monetary Cooperation,” *Journal of Asian-Pacific Studies*, Vol.10, Asian-Pacific Center.
- 青木健編 (2001) 『AFTA～ASEAN 経済統合の実状と展望～』日本貿易振興会。
- 伊藤隆敏・財務省財務総合政策研究所 (2004) 『ASEAN の経済発展と日本』日本評論。
- 木村福成・鈴木厚編 (2003) 『加速する東アジア FTA』日本貿易振興会。
- 木村福成・丸屋豊二郎・石川幸一編 (2002) 『東アジア国際分業と中国』日本貿易振興会。
- 国際貿易投資研究所 (ITI) 『ITI 財別貿易マトリックス』、各年版。
- 佐々木隆生 (1994) 『国際資本移動の政治経済学』藤原書店。
- 佐々木隆生 (1997-) 「ステイトとネーション：近代国民国家と世界経済の政治経済学 (1-9)」、『経済学研究』北海道大学。
- 佐々木隆生 (2003) 「グローバルエコノミーと世界不況」、『日本国際経済学会編 『国際経済』 54号。
- 佐々木隆生・中村研一編 (1994) 『ヨーロッパ統合の脱神話化』、ミネルヴァ書房。
- 佐藤考一 (2003) 『ASEAN レジーム』劉草書房。
- 中村民雄編 (2005) 『EU 研究の新地平』ミネルヴァ書房。
- ハディ・スサストロ (2004) 「ASEAN 経済共同体」、『拓殖大学海外事情研究所 『海外事情』 52 巻 3 号。
- フォーイン (2003) 『アジア自動車部品産業 2003/2004』。
- フォーイン (2004) 『アジア自動車産業 2004/2005』。
- 福岡アジア国際会議実行委員会・小川雄平・清水一史編 (2003) 『グローバル化の進展とアジア：東アジアの地域協力』福岡県・福岡市・福岡アジア国際会議実行委員会 (第2回福岡アジア国際会議報告集)。
- 福岡アジア国際会議実行委員会・山崎朗・清水一史編 (2004) 『グローバル化の進展とアジア：東アジアの産業政策と産業競争力』福岡県・福岡市・福岡アジア国際

会議実行委員会（第3回福岡アジア国際会議報告集）

- ・ 山影進（1991）『ASEAN：シンボルからシステムへ』東京大学出版会。
- ・ 山影進（1994）『ASEAN パワー』東京大学出版会。
- ・ 山影進編（2001）『転換期のASEAN 新たな課題への挑戦』日本国際問題研究所。
- ・ 山影進編（2003）『東アジアの地域協力と日本外交』日本国際問題研究所。
- ・ 清水一史（1998）『ASEAN 域内経済協力の政治経済学』ミネルヴァ書房。
- ・ 清水一史（1999）「アジア経済危機とASEAN 域内経済協力」、『世界経済研究協会』『世界経済評論』、43巻5号。
- ・ 清水一史（2002）「ASEANの通貨金融協力から東アジアの通貨金融協力へ」、『石田修・深川博史編（2002）『国際経済のグローバル化と多様化—アジア経済とグローバル化—』九州大学出版会。
- ・ 清水一史（2004a）「ASEAN・日本・中国・韓国における地域経済協力へ向けて ASEAN 域内経済協力の視点から」、『韓国経済研究』、4巻。
- ・ 清水一史（2004b）「ASEAN 域内経済協力の課題 新たな展開へ向けて」、『世界経済評論』、48巻10号。
- ・ 清水一史（2005）「ASEAN 域内経済協力の新たな展開と加速 第10回首脳会議と『ビエンチャン行動計画』並びにトヨタ自動車IMVプロジェクト」、『国際貿易投資研究所（ITI）』『地域経済圏の結成と直接投資の変化に関する調査研究 人口減少化に直面する日本とその対外的対応』。

連絡先：清水一史(九州大学大学院経済学研究院)：shimizu@en.kyushu-u.ac.jp

〒812 - 8581 福岡市東区箱崎 6 - 19 - 1

討論者 1(コメント(C)と質問(Q)、清水氏返答(S))

- * Q1:今の ASEAN の中で AFTA や AICO といった大きな政策はどういった合意形成プロセスを経て決定されるのか？誰が、どこで、どのようにして合意形成をするのか？
- * S1:基本的には各国間合意で決まる。経済閣僚会議の前にいくつかアイデアを出すところがある。たとえば、AEC (ASEAN 経済共同体) の場合、経済閣僚会議に提言を出すためのワーキンググループ (ここではハイレベル・タスクフォース) をつくり、その提言が認められると、最終的に各国閣僚が集まる閣僚会議によって決定されるという手続きを踏むことになっている。ただし、アイデアを出す段階では、各国の首脳・政府機関とともに、マレーシアの ISIS、シンガポールの ISEAS などのシンクタンクの関与がある。
- * Q2:いったん決まった合意がどれだけ守られて実効されているかを監督したり点検する機関や手続きはあるのか？
- * S2:実際に監督するのは難しい。Commission の強い EU と比べて ASEAN では事務局の力が非常に弱く、スタッフの数も少なく、調整能力のみで、有力な権力がない。最終的には各国の首脳の権力によって決定するシステムになっている。

討論者 2

- * Q:タスクフォースの構成メンバーは国籍条項のようなコードはあるのか。構成メンバーの各国間の均衡はあるのか？EU ではタスクフォースでの提案の事前の段階で省庁レベルでの高級官僚間の交流がある。ASEAN の場合は、高級官僚間の事前の交流はどの程度あるのか？あるいは持ち帰って各国首脳が決めるだけなのか？
- * S:ハイレベル・タスクフォースには事務次官レベルの高級官僚が集っており、各国が平等に入っているようである。

討論者 3

- * C:基本的には、各国の貿易省・工業相・通商産業などで局長レベル、課長レベルの職務でかわる人たち (官僚) が各国から入ってきている。経済では、日本の経済産業省が入っていることが多い。4000 回会合があるといわれ、日常的な官僚レベルの交流がある。

討論者 4

- * Q1:第 4 表で、相手国別 CEPT 利用率とあるが、CEPT を利用していない貿易は自由貿易ではないとすると、AFTA は自由貿易といえるのか。利用率というのは、自動的に 0 から 5 %の関税が適用されるというものではないのか、申請が必要なのか。CEPT を利用していない部分は通常の関税がかかっているのか。利用という意味は何なのか。
- * S1:AFTA では申請して認められなければいけない。その際、申請の手続きが煩雑であり、また、ASEAN コンテンツを満たさない貿易が多い。自由貿易地域では関税同盟と異なり原産地規則が常に問題になる。ASEAN の場合は特にシンガポールが入っているので、シンガポールが輸入したものが関税なしに輸出されないように規制をしなくては

ならない。そのために ASEAN コンテンツを厳しくする必要がある。日本と ASEAN の間でも中国と ASEAN のように、40%規定を適用しようとしてきている。

- * Q2:では除外されている品目が多いからではなく、ASEAN コンテンツを満たさないから CEPT 利用が少ないのか？
- * S2:両方ある。ASEAN コンテンツを満たさない貿易も多くあるのと、証明することが難しいとされる手続き上の問題がある。
- * Q3:シンガポールに輸入されるものが、ASEAN コンテンツを満たさないというのはわかるが、逆にシンガポールへの輸出で CEPT 利用率が低いのはなぜか？
- * S3:シンガポールへの輸出にはほとんどの場合関税がかからず、CEPT を使う必要がないからである。

討論者 5

- * Q:ASEAN は人の移動についてはどういう立場をとっているのか？
- * S:人の移動はまだ射程に入っていない。AEC でも熟練労働者の移動を目指してはいるが、単純労働者の移動は目指していない。共同市場を目指してはいるが、人の移動は熟練労働者のみである。

討論者 6

- * C:BBC スキームに始まる域内経済協力政策と多国籍企業の分業の合致に関する評価が発表者と違う。まず BBC スキームの理解についてであるが、この時点では東南アジア各国が自動車産業育成政策をとっており、部品の国産化がある程度行われていたが、それではスケール・メリットが得られないので民間の協力を得て、ブランドごとに民間企業の中で部品の相互流通ができるところから始まり、AICO へと発展していった。その時点で大前提として各国が産業保護育成政策をとり、関税もかけていた。90 年に入ってからいっせいに国別に自動車政策が変わってくる。自由化が一番早いのはタイで、90 年から始まり 96 年にほぼ自由化を終え、その次はフィリピンで 96 年から始まった。インドネシアはまだ始まっておらず、マレーシアも今年の 4 月にやっていないといけないものをやっていない。産業政策の自由化については横並びの協力は一切やっていない。その結果、一番早く自由化を始めたタイに一斉に部品メーカーが入ってタイの集中投資や、トヨタがタイをハブに選んだことの原因となっている。保護政策の横並びに対し、自由化はずれて起こってきた結果、いったんハブにタイは選ばれたが、今トヨタが考えているのは、AICO を約 60%は使っていても、AICO はどうでもよい。次の設定は、ASEAN 域内から部品を調達するのではなく、IMV は天津でも同じものを作ったので、向こう 5 年間の間に ASEAN で調達できる部品と中国で調達できる部品を比較しながら、中国の方がよければ、タイではなく、中国から部品を入れると言っている。従って、多国籍企業は、ASEAN の枠内協力の枠組みは無視して多国籍企業の論理で動く。その場合に、同じトヨタの系列メーカーといえども、5 年は猶予を与えるが、10 年以内に消えるものは消えるだろう。その代わりとして向こう 10 年間で戦車トヨタシステムの会社

を育てるために人と金を使うとっている。そのときに中国企業に勝てないようであれば、見捨てるとっている。従って BBC・AICO などでの地域企業の今までの蓄積を、多国籍企業の戦略があまり意味のないものになっている可能性がある。大きな問題は、各国ごとの貿易の自由化は AFTA がやればよいが、産業投資の自由化に関しては今差ができてきていると思われる。

- * S1:BBC にしろ AICO にしろ、各国が保護政策をとっている中で、どのようにスケール・メリットを出すかという経緯であった。たとえば、15万台から20万台を作るための主要部品を集中生産したほうがよいという論理に基づいていて、トヨタでは、ガソリンエンジンをインドネシアで、ディーゼルエンジンをタイで作るとともに、マレーシアとフィリピンでそれぞれ機能部品の工場を立ち上げ、更に貿易バランスをとる形で積み上げてきている。基本的にトヨタのシステムはその延長上にあると考えている。ASEAN が域内経済協力を進める枠組みを作ってきたことが、トヨタの ASEAN での生産システムを誘導してきたと考えている。ただし、多国籍企業の活動が一面では地域協力を進めるが、他面ではそれを揺るがすことは常にある。BBC・AICO のころからそういった問題は常にあり、現在特にそれが強く出るかもしれないということである。トヨタの現時点での話としては ASEAN・中国をそれぞれ核として作ってゆき、もう少し進んでからより安い部品をどのように調達してゆくかという話ではないか。

討論者 7

- * Q1: 本の中で、最初のほうは、ドアとバンパーとトランスミッションという自動車産業の常識からすれば、なるべく近隣で作るようなものを、BBC や AICO を使わずを得なくなった。なぜ、そもそも色々な国で作るようになったのか。
- * S1: 三菱自動車の場合は、部品を補完できるところからしようというところから始まっている。また、輸出入の貿易バランスが常に問題であった。トヨタの場合は、少し違い、スケールメリットを達成させながら、輸出入の貿易バランス問題も解決するというところでフィリピンとマレーシアに機能部品の工場を立ちあげるといのように、もっと戦略的で大胆な方式をとった。ASEAN の域内で国民国家の枠組みをくずすことなく、保護市場の中でもスケール・メリットを達成しようとしてできる限りのことを探ってきた。その延長で IMV は確かに評価される。ただし常に ASEAN 枠をはみ出る恐れはある。
- * Q2: バランス問題というのは、トヨタがフィリピンに完成車を輸出するのにみあった部品をフィリピンから輸出しなければならないということか。
- * S2: バランスというのは、そもそも部品を輸出する場合に、それにみあったバランスの部品を相互に輸出輸入しあわなければならないという規制である。それが守られないと認可されないという規制が BBC に始まり AICO にも残っている。
- * Q3: それを守れないと高い関税がかかるのか？
- * S2: そうなる。認可を出すか出さないかの時点での規制であり、実際には規定にはないのだが、実際にはバランス問題が存在している。

討論者 8

- * C1: バランス問題というのは企業からすれば迷惑至極で、タイ側が出超になる可能性があるときに、わざわざフィリピンなどから輸入するというのは国家間の枠組みで、民間からすれば国家間の地域協力を使ったらスケール・メリットを使えるということで使っていた。「合致」したのではなく、自由化の波の中で、それにのってこないマレーシアなどは仲間からはずすということ。トヨタは年間 28 万台といていたが、今年 5 月に 20 万台つみあげといった。わずか 2 年の間に当初の予定からいまや 70 万台くらいまできている。ASEAN の部品メーカーは拡張計画に対応できるような状態にない。トヨタは最初から部品が域内からどの程度調達できるか調査をやった上で、相手にしていないのではないか。もう部品調達も売るのも ASEAN でなくていい、どこからでもいいというように戦略が変わりつつあるのではないか。AICO も役割を終えたのでは？
- * S1: いまだインドネシアはエンジン調達の主力、フィリピンはマニュアルトランスミッション調達の主力として据えられている。主要な部分は ASEAN で作るというシステムは維持しているが、今後中国を入れてどうなるかは大きな問題ではある。
- * C2: ASEAN の経済成長減速の見通し中での増産体制発表ということは、これは売る場所が違うのではないか、世界成長と地域成長とずれているのではないか。
- * S2: ASEAN 域内で売るだけでなく輸出がポイントである。87 年首脳会議から ASEAN 戦略は変わった。外資をどのように呼び込むか、輸出でどのように成長するかという、プラザ合意以降の東アジア各国の成長戦略を、域内経済協力戦略が後押ししていると考えている。

討論者 9

- * C1: マーケットは各国にあるのでは？ それぞれに組み立て補助がある。地域のマーケットがどれだけ重要かによって関係者メーカーの心も変わる。
- * S1: ASEAN の市場自体の拡大はもちろん重要である。98 年で底をうち、自動車国内販売台数で見ると市場は拡大している。域内市場がどれだけ確保されるかということとともに、アジア経済危機以降、輸出も拡大してきている。タイからの輸出が MSC という三菱の合併会社からの輸出をはじめとして急速に伸びている。域内需要の拡大と輸出拡大がともに重要である。

討論者 10

- * Q1: EU では業界団体による交渉が強力であり、事前のヒアリングなどをかなりやっているが、AICO という基本スキームができていく過程では、ASEAN では国籍をこえた多国籍の業界団体ができているのか？ あるとすれば、AICO などの基本スキーム策定の段階でどのように関わっているのか？
- * S1: AAF という ASEAN 自動車協会というものがあり、いろいろな協議を行ってきている。最初の協力スキームの BBC では三菱自動車とフィリピンのコンセプション貿易工業大臣との話し合いの中でアイディアが生まれ、三菱自動車側が各国の自動車関連の業

界と政府機関へ説得に行った。その後は日本の自動車メーカーとともに各国の自動車団体の利益を少しずつ体言した形で進んできている。

討論者 11

- * Q1:ASEAN の協和宣言 II・ピエンチャン行動計画の法的な性質についてであるが、通常の国際協定か政策表明なのか、国民に対してどの程度のバインディングを持っているか？ASEAN の協和宣言の中での 11 優先統合分野には農業・繊維・ハイテク・鉄鋼をのぞく基幹産業が含まれ、かなりセンシティブな分野が統合の対象になっているがどういう経過で決められたか？FTA の場合、NAFTA では単一市場化を目指しているが、アメリカは貿易救済制度を維持している。たとえばカナダからアメリカへの輸入については国内産業保護のためのアンチ・ダンピングやセーフガードなどの最終ガードは確保している。ASEAN では統合化の過程で貿易救済制度は文章に含まれているか？
- * S1: バインディングは非常に少ない。ASEAN の成立の根拠が宣言であり、条約や憲章でもない。成立根拠は 1967 年のバンコク宣言に基づいており、法的根拠はうすい。その後の 1976 年の ASEAN 協和宣言などの重要文書も法的根拠は薄い。約束を守らなくても罰則規定はない。しかしだからこそ ASEAN が存続したとも言える。決定方式についても、全会一致のコンセンサス方式という緩い形だから続いてきたともいえる。優先統合分野であるが、調整国をおいてはいるが、これからどう進むかを見ていかななくてはならない。自動車の場合は生産拠点化を目指すインドネシアが担当国になったが、同様に生産拠点化を目指すタイは作業部会を欠席して進展を妨害した。今後の進展を見ていかなければいけない。
- * Q2:NAFTA だとグループ内貿易によっても自国産業保護の安全弁（セーフガード等）を保ちながら進展を進めている。EC の関税同盟では、域内ではセーフガードもアンチ・ダンピングもしない。統合程度で見ると、自国産業保護の手段を放棄すれば統合度が高いといえる。最近のタイ・インドネシアの頻繁なアンチ・ダンピングの適用をみると自国産業保護の意識を強く持っていると思われるが、ASEAN ではどう文章の中で位置づけられ考えているのか？
- * S2:最終的安全弁は確保されているとみなしていい。各国利害がからむところでは、自国利益の保護のために協力をやめるようになってしまう。それ以上の統合の装置を備えていない。EU・NAFTA でのような強い統合装置を持っていない。ASEAN では国民統合のための統合であり、EU のような主権を委譲するという契機は少ない。宣言では目標を定めるが、進めていくときには最終的安全弁は確保されている。宣言にある目標を見るのは重要だが、実際の進展を見てみてゆくことが重要である。

討論者 12

- * Q1:AFTA の規定は条文化されているのか？アンチ・ダンピング規定はあるのか？
- * S1:CEPT 規定でセーフガード措置を取れると規定されている。

討論者 13

- * C1:各国で自動車を除いているいろいろ出されている。0-5%で規定されているが合意しただけであって、各国ごとにこの産業は別にするというのをどう処理してゆくか議論している。域外からに対してアンチ・ダンピングを提起するかなど議論している。むしろ、法律の分野から調べていただきたい。

討論者 14

- * C1:ASEAN 協和宣言 II の中に法的紛争解決の機構を作ろうというビジョンができてきている。Legally Binding Resolution という言い方をしているのは新しいのではないか。
- * S1:ASEAN 協和宣言 II が転換点だというのは、そこが大きい。統合を進めていこうとする時の色々な問題が出てきたときの問題解決や被害を受けた国の救済措置をとらなければいけない。WTO や EU が持っている紛争解決機能をどう備えるかが重要で、ASEAN 協和宣言 で宣言したことに非常に意味がある。
- * C2:法的には専属管轄権にするかどうかが大きな問題である。APEC はなぜ失敗したかというのは、法的解決の場を持ってはいたが専属にしなかった。APEC の問題が APEC の中だけで解決することにしていないので、同じ問題を WTO 型で解決することもできたのでほとんど WTO にいつてしまった。EC の場合には EC の条約で決めた問題は EC の裁判所でしかやらないという決まりがあるので、WTO や ICJ に持つていけない。ASEAN もそこまでやらなければ WTO に流れていってしまう可能性がある。
- * S2:そうになってしまう可能性もある。また WTO の世界大の枠組みとともに、東アジア大での制度化が進んだときに、ASEAN がどう対応するかにも関係してくる。

討論者 15

- * Q:制度にはないが、WTO に行く前に、域内同士では猶予しよう等の暗黙の合意はないのか？

討論者 16

- * C:APEC には製造責任などの事故の問題があった時に早期警戒制度というのがあり、まず紛争解決を関係国内のみで時間を限ってやり、解決できない時に WTO にいくという規定があった。しかし、ボランティアな規定であったため、ほとんど使われなかった。一件か二件のみで相手国が取り合わなかったためにつぶれてしまった。日墨 FTA の規定でも、まずは関係国のみで、だめな時はほかにいくという規定が入っている。ただ相互の合意が必要で、WTO 方式で訴訟解決をやるしかないということになる可能性は高い。
- * S:法律の方に、ぜひ調べていただきたい。

討論者 17

- * Q:EU やラテンアメリカのように民主主義諸国同士が経済統合を作ってゆくのは違い、アジアでは非民主主義政権が多く入っている。宣言では民主主義を促進する一方で、お互いの文化を尊重してゆくゆるやかな統合体がうたわれていると思うが、2020 年を目指して制度化を進めていこうとする流れは、そもそも国の政治体制の前提が違う中で進

めてゆくのは難しいのではないか。例えばミャンマーが入っていることなどは将来のヴェイジョンにどう影響してくるのか？

- * S:ミャンマーの問題は常に問題となる。ASEAN は、EU のように民主主義の国でなければ入れないという条項を持っているわけではないが、域外国との関係でミャンマーが入っているために ASEM が開かれないなど、常に ASEAN にとって問題になる。2020 年までの統合の問題は、ASEAN が孤立して協力体・統合体としてやっていくのであれば問題はないが、世界経済の構造変化の中で ASEAN 自身が追い立てられている。東アジア大の協力・二国間 FTA などの動きが出てくる中で、ASEAN は自らを深化させないと、ばらばらになる可能性があり、また対外交渉能力を失う。東アジア大で貿易と投資の基盤が確立し、また工程間分業が更に展開し、東アジア大の協力体に ASEAN が埋没する可能性も増大してきている。ASEAN が、深化することによって自らの立場を確保してゆくことは不可避なのである。

(討論記録 大森 佐和)