

コネクティビティをめぐる議論の状況

平成25年5月

経済産業省 アジア大洋州課

鬼塚貴子

目次

1. 東アジアにおけるサプライチェーンの実態
2. ASEANにおける取組の進展
 - ASEAN経済共同体
 - ASEAN連結性とその背景
 - 我が国の支援
3. 貿易協定へのインプリケーション
 - ROO
 - 経済協力
 - 今後の課題

1. 東アジアのサプライチェーンの実態

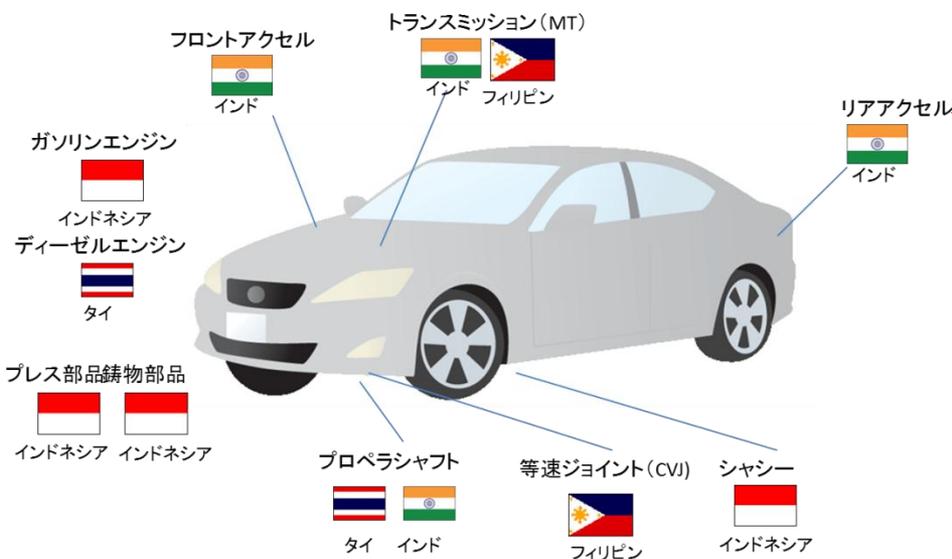
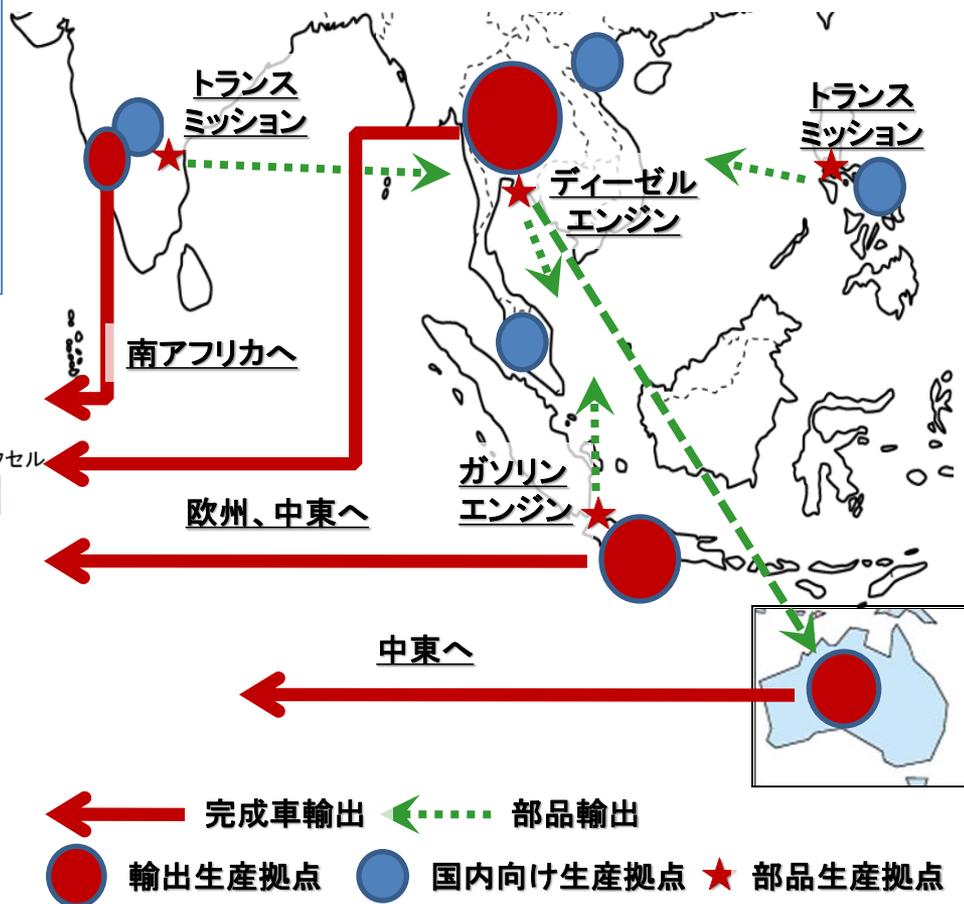
- 東アジアは我が国にとって第2の生産拠点。
- 近年、ASEAN、中国に加え、インドへも生産ネットワークが拡大。

日本企業の進出が最も多いのは東アジア

日系企業数: 10,223社
 (全世界: 18,599社)
 日系企業の雇用者数: 3,364,474人
 (全世界: 4,993,669人)

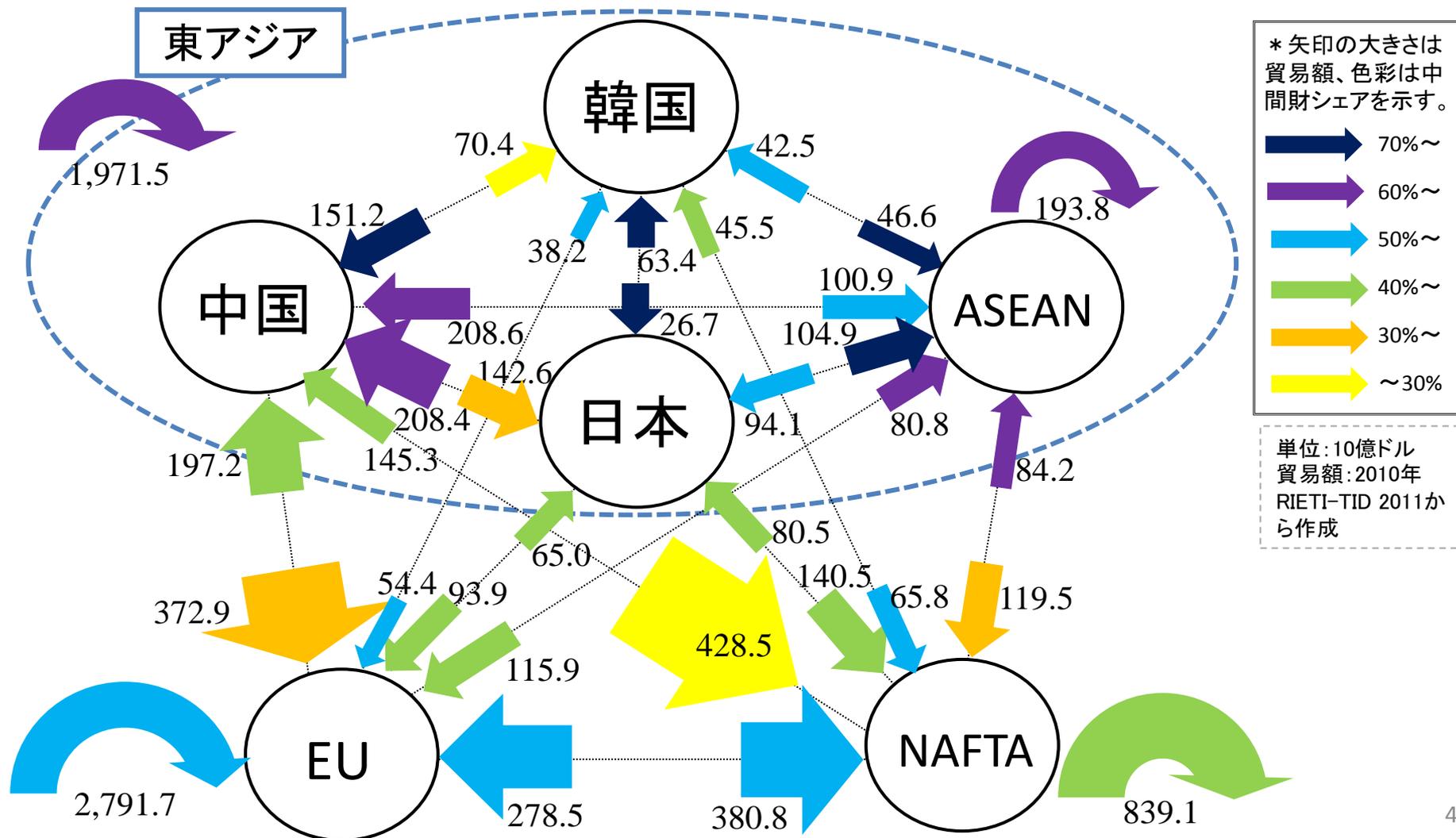
(出所) 経済産業省第40回海外事業活動基本調査結果概要確報

アジアにおける生産ネットワークの例
 (自動車生産における部品の共有)



1. 東アジアのサプライチェーンの実態

- 多くの中間財(部品)が日本、韓国及びASEANから中国に輸出され、中国で組み立てられた完成品が北米・EU等の大市場国に輸出されている。
- 東アジアにわたって構築されたサプライチェーンをカバーする経済連携の実現が重要。



2-1. ASEAN経済共同体

ASEAN経済共同体(AEC)

ASEANは、2015年にASEAN経済共同体を構築する予定。

ASEAN経済共同体に向けたブループリント(工程表)

1) 単一市場と生産基地

→①物品貿易、②サービス貿易、③投資、④資本移動、⑤人の移動、⑥優先統合分野、⑦食料・農業・林業

※優先12分野:木製品、自動車、ゴム製品、繊維、農産物加工、水産業、エレクトロニクス、e-ASEAN、ヘルスケア、航空、観光、物流

2) 競争力ある経済地域

→①競争政策、②消費者保護、③知的所有権、④インフラ開発、⑤税制、⑥電子商取引

3) 公平な経済発展

→①中小企業、②ASEAN統合イニシアティブ

4) グローバル経済への統合

→①対外経済関係、②グローバルサプライネットワークへの参加

2-1. ASEAN経済共同体(AEC)実現に向けた主な取組み

物品貿易自由化

【協定】 AFTA(ASEAN自由貿易地域)におけるCEPT(共通効果特惠関税)協定
ASEAN物品貿易協定(ATIGA)へ ※2009年2月26日署名

- 2015年までにASEAN各国が貿易自由化(関税撤廃)。
(ASEAN原加盟国は2010年に完了)

※ 関税同盟(国家間で関税撤廃/削減を行う一方、非加盟国に対する共通の関税制度を設けるもの)ではなく、各国がスケジュールに沿って個別に自由化。

優先統合分野

サービス貿易自由化

【協定】 AFAS(ASEANサービス枠組み協定)

- 1995年に枠組み協定に署名。自由化交渉開始。段階的に、自由化約束分野に関するパッケージに合意(現在第8パッケージ)。
- 2015年までにASEAN域内におけるサービス貿易を自由化し、70%以上の外資出資を認める。
- 全加盟国のコンセンサスを待たずに、準備の整った国から先行して実施する「ASEAN-X方式」を採用

- 左記の各自由化についてスケジュールを前倒しで実現
- 基準・認証を統一

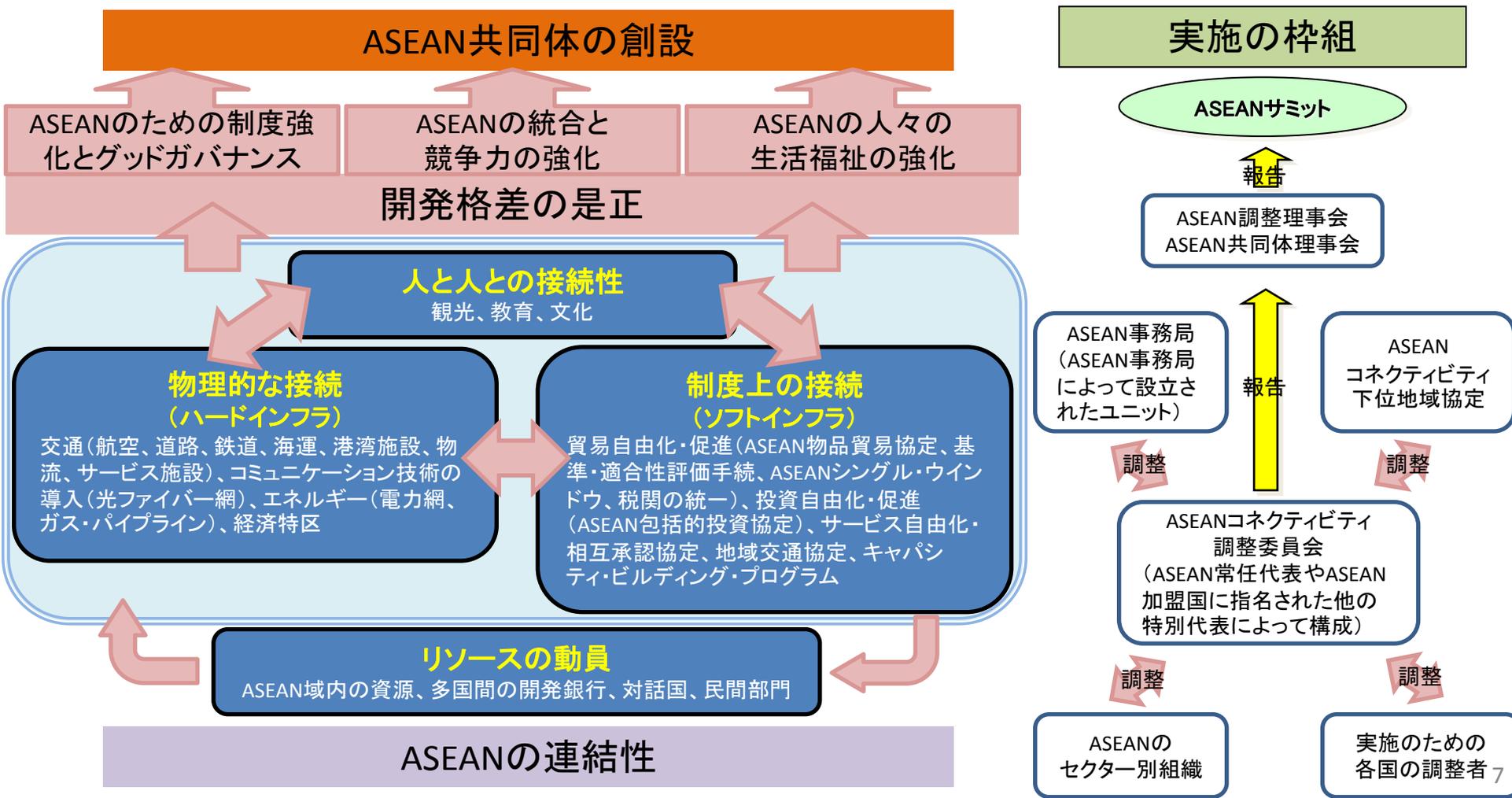
投資自由化

【協定】 ACIA(ASEAN包括的投資協定)

- 2009年に署名。2012年に留保表を含めて発効。
- 投資保護、自由化、円滑化、紛争解決の分野で国際水準の包括的な規定の協定。
- 自由化については、全加盟国のコンセンサスを待たずに、準備の整った国から先行して実施する「ASEAN-X方式」を採用

2-2. ASEAN連結性マスタープラン

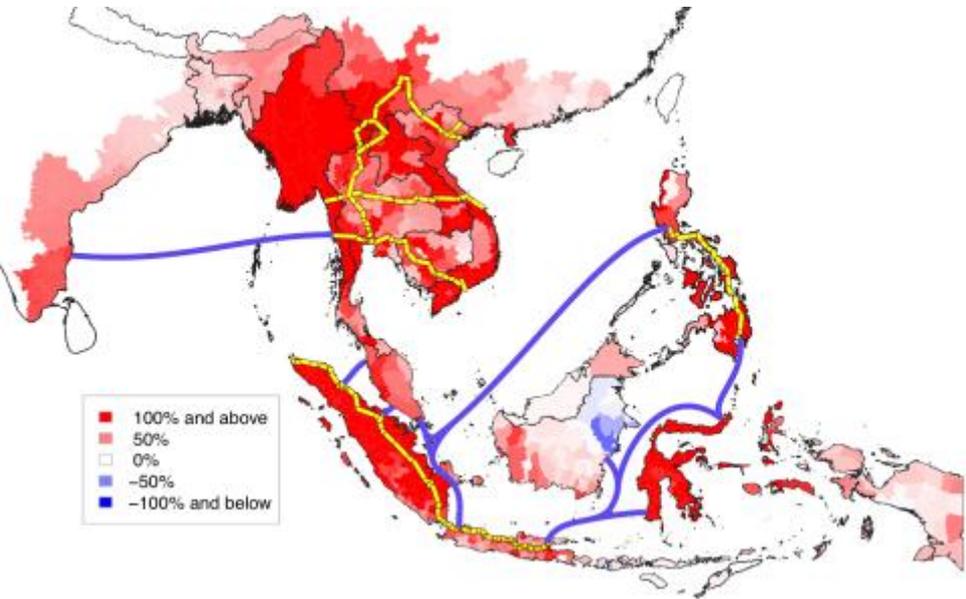
- 2009年10月25日、第15回ASEANサミットにおいて、ASEANコネクティビティに関する宣言を発出。アジア開発銀行、世界銀行、UNESCAPと協力しERIAが策定に貢献。
- 2010年10月28日、第17回ASEANサミットで報告・歓迎。
- 2015年までのアセアン共同体の創設に向けて、地域的、国家的、物理的、制度的及び人的連携を強化することにより、経済成長、開発格差の縮小及び連結性の改善を実現。



2-2. ASEAN連結性の背景：①アジア総合開発計画

- ASEANによる、連結性マスタープラン構想に影響を与えたのが、東アジア・ASEAN経済研究センター(ERIA)が策定した「アジア総合開発計画」。
- アジア総合開発計画では、東アジアの地域を開発段階により3つの階層(Tier)に分類(①中所得国以上の工業化地域、②これから国際的生産ネットワークに参加する地域、③まだ経済が開放されていない地域)し、それぞれについて、求められる政策のあり方について議論。
- また、それぞれの地域をつなぐハードインフラ整備を整備した経済効果を計量モデル (IDE/ERIA地理学的シミュレーションモデル)により検証。「メコン総合開発」「メコン・インド産業大動脈」「インドネシア経済回廊」「BIMP広域開発」の全てが整備された場合の地域全体の経済効果は、54.77%のGDP成長と試算。

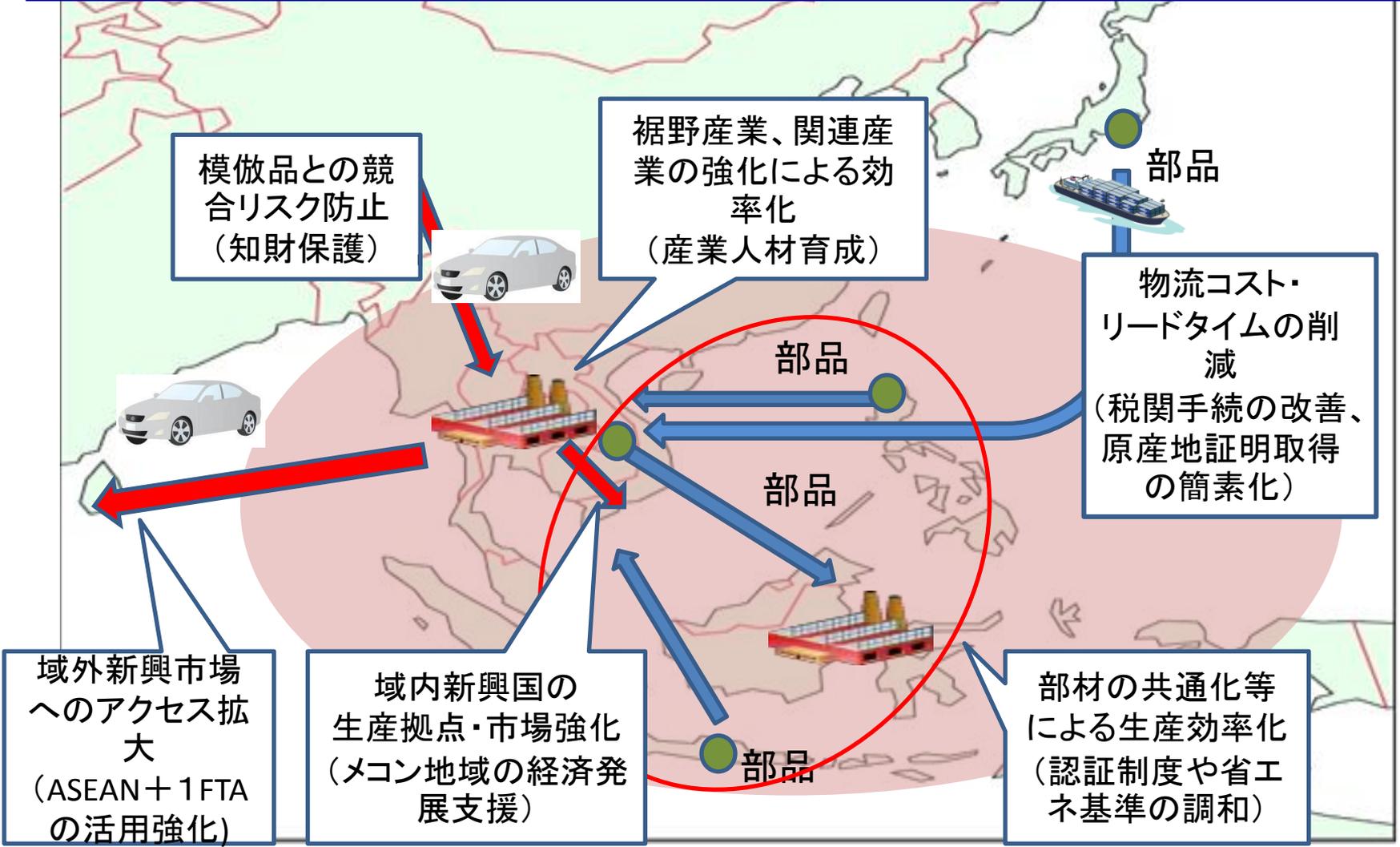
All				
Ranking by Region			Ranking by Country	
Region	Country	Economic Effects	Country	Economic Effects
Kota Lhokseumawe	Indonesia	533.7%	Myanmar	145.8%
Asahan	Indonesia	485.8%	Vietnam	114.6%
Mamuju Utara	Indonesia	480.8%	Laos	99.3%
Kota Pematang Siantar	Indonesia	463.4%	Thailand	98.6%
Rokanhilir	Indonesia	432.8%	Cambodia	97.9%
Indragiri Hilir	Indonesia	419.2%	Indonesia	85.0%
Kota Binjai	Indonesia	411.4%	Philippines	73.4%
Kota Kediri	Indonesia	410.3%	Malaysia	64.4%
Kota Tanjungbalai	Indonesia	408.1%	India	45.6%
Soc Trang	Vietnam	404.4%	Singapore	29.2%
Number of regions with	100% or more	254	China	25.4%
	50% to 100%	239	Bangladesh	23.0%
	0% to 50%	446	Hong Kong	8.2%
	Less than 0%	17	Macao	4.1%
Total Economic Effects in 956 Regions		54.77%	Brunei	2.7%



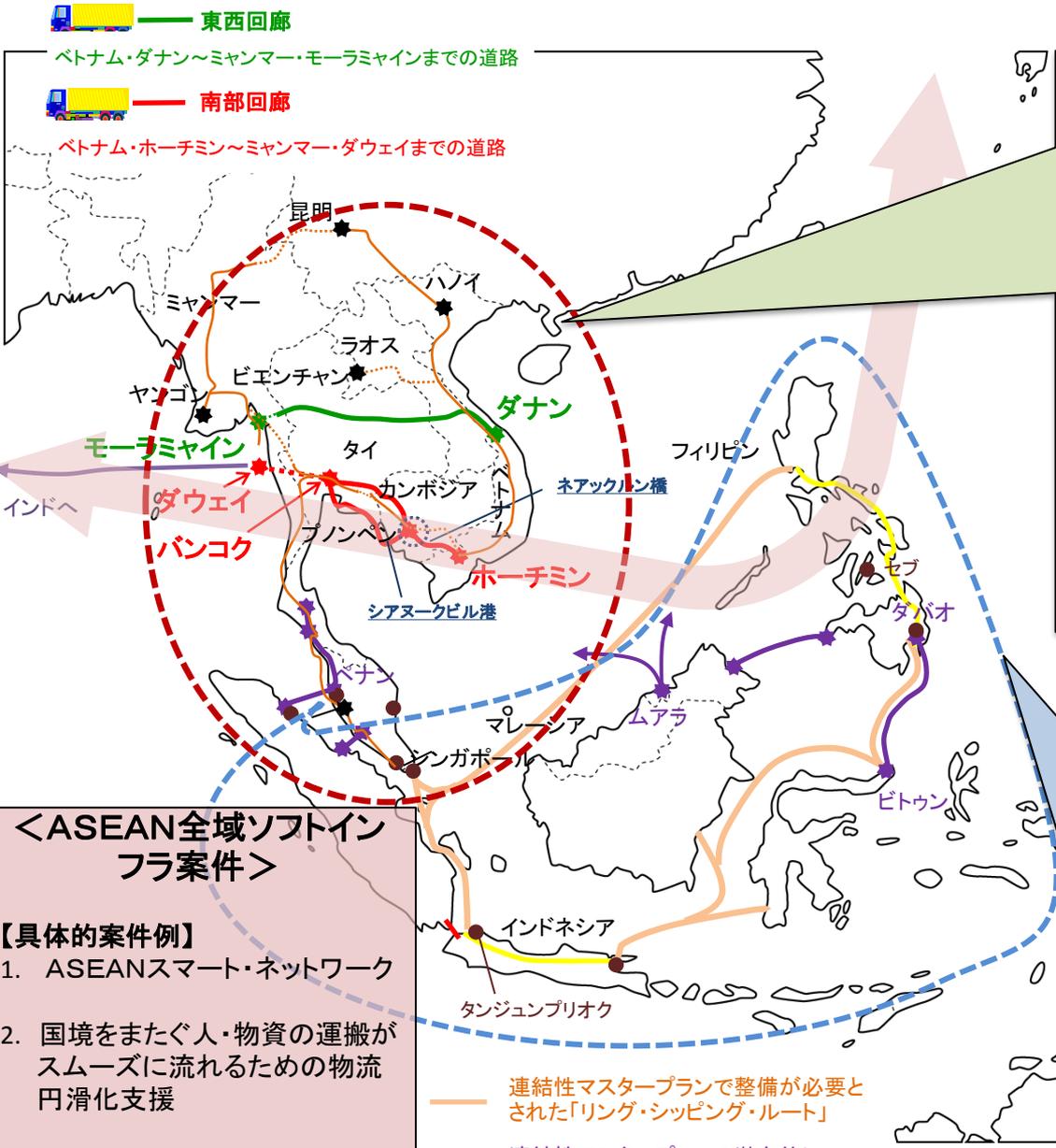
Source: IDE/ERIA-GSM Team.

2-2. ASEAN連結性の背景： ②ソフトインフラ改善のニーズ

○ また、ソフトインフラ改善については、在ASEAN日本人商工会議所(FJCCIA)が、2009年から要望を提出。ASEAN連結性マスタープランは、これらソフトインフラ面での改善も対象としている。



2-3. 我が国のASEAN連結性支援



〈ASEAN全域の連結性強化を支援〉

〈陸の回廊〉 南シナ海とインド洋を結ぶ、メコン地域のハードインフラ開発

ホーチミン・プノンペン・バンコク・ダウエイを結ぶ「南部回廊」及びダナンからモーラマインまで伸びる「東西回廊」の整備支援。
→ 両回廊の整備支援により、南シナ海からインド洋まで陸路通行が可能となり、メコン地域の物流に大きな効果をもたらす。

【具体的案件例】

1. 両回廊のミッシング・リンクの整備 (例:カンボジア・ネアッククルン橋梁、ベトナム・南北高速道路等)
2. 両回廊に沿った港湾の整備 (例:ベトナム・カイメップ・チーバイ国際港、カンボジア・シアヌークビル港多目的ターミナル等)

〈海の回廊〉

マレーシア、シンガポール、インドネシア、ブルネイ、フィリピンなどの主要都市、港湾整備、港湾周辺産業開発、エネルギー・ICT等の連結性整備を行う。インドネシア経済回廊構想も支援。

【具体的案件例】

1. インドネシア-フィリピン間RoRo船(フェリーの一種)等ネットワーク及び短距離航路の整備促進(フィリピン、インドネシア等)
2. 船舶航行安全システム運用能力向上(インドネシア等)

〈ASEAN全域ソフトインフラ案件〉

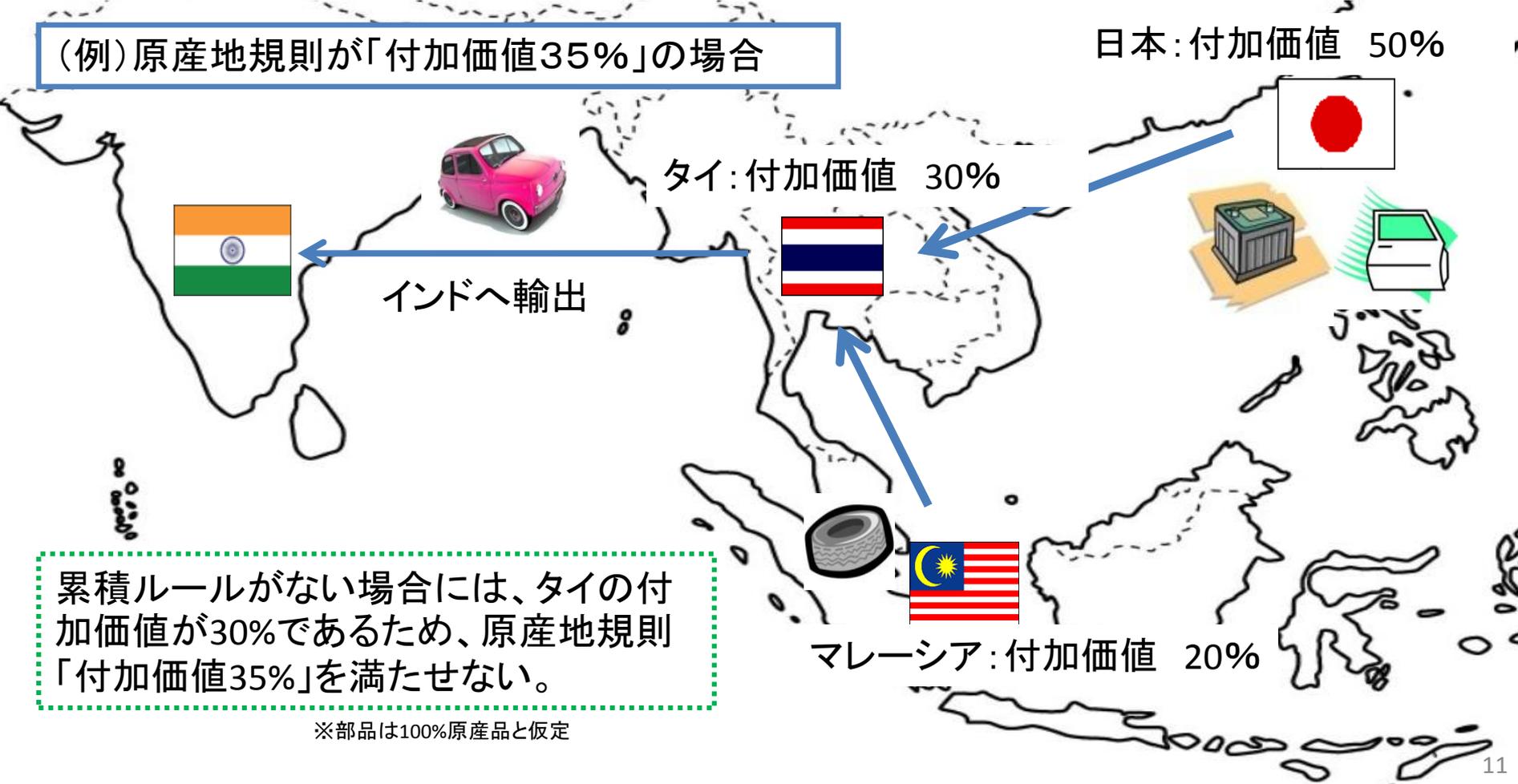
【具体的案件例】

1. ASEANスマート・ネットワーク
2. 国境をまたぐ人・物資の運搬がスムーズに流れるための物流円滑化支援
3. 車両基準等の統一

3-1. 貿易協定へのインプリケーション ①ROO

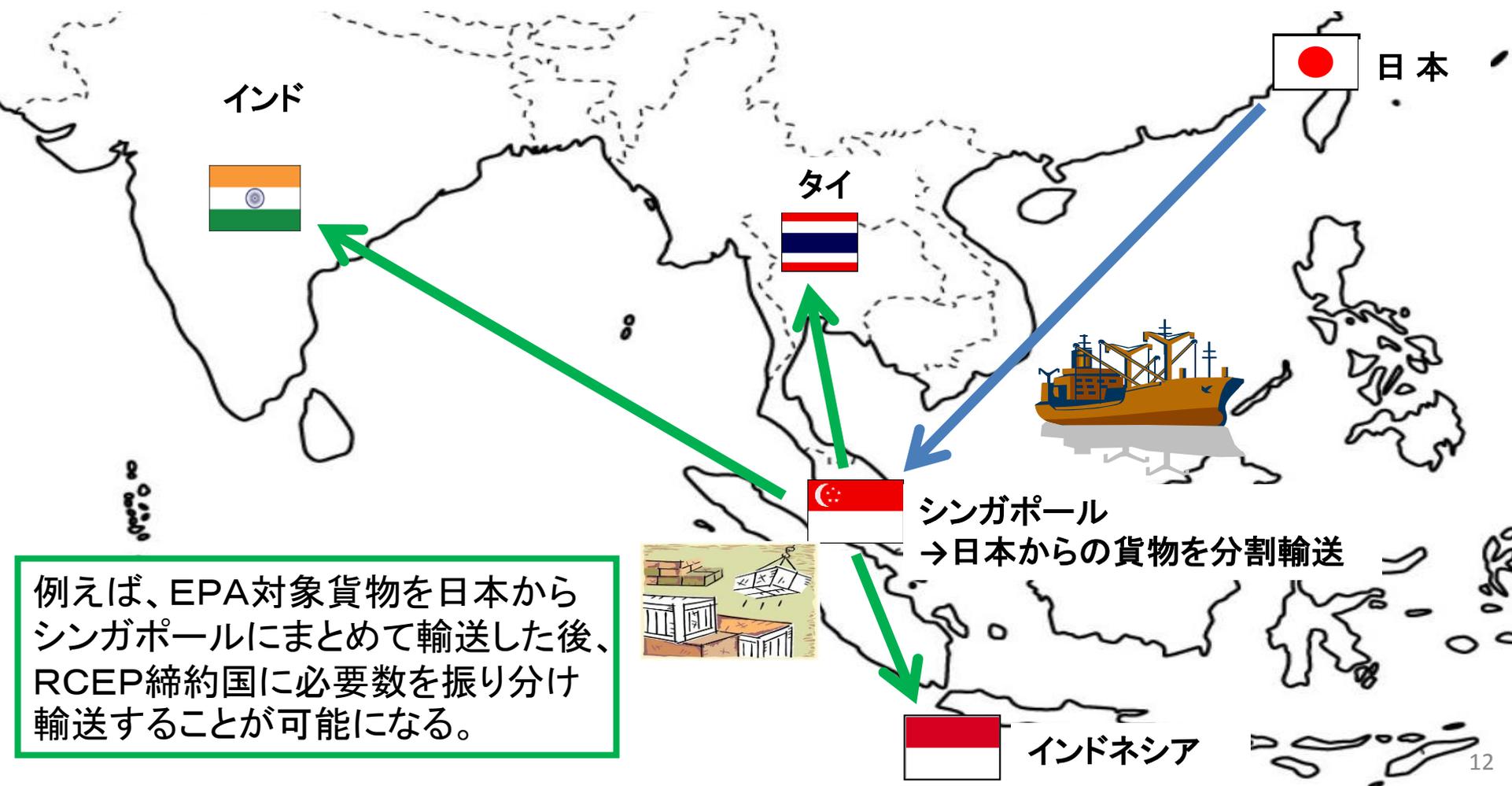
- 生産工程の分業が進むと、1カ国で原産地規則を満たすことが困難になる。
- 広域FTAにおいて、複数の締約国における付加価値・工程の足し上げを可能にするルールが実現すれば(「累積ルール」)、より多様な生産ネットワークに対してFTAを活用することが可能となり、最適な生産配分・立地戦略の実現が可能になる。

(例) 原産地規則が「付加価値35%」の場合



3-1. 貿易協定へのインプリケーション ①ROO

- EPAを活用する貨物は、貨物のすり替え等を防ぐために、最終目的地に直送することが原則。
- しかし、広域EPAにおいて、分割輸送を可能にする規定が導入されれば、シンガポール等の物流拠点を経由したRCEP締約国への分割輸送が可能になる。



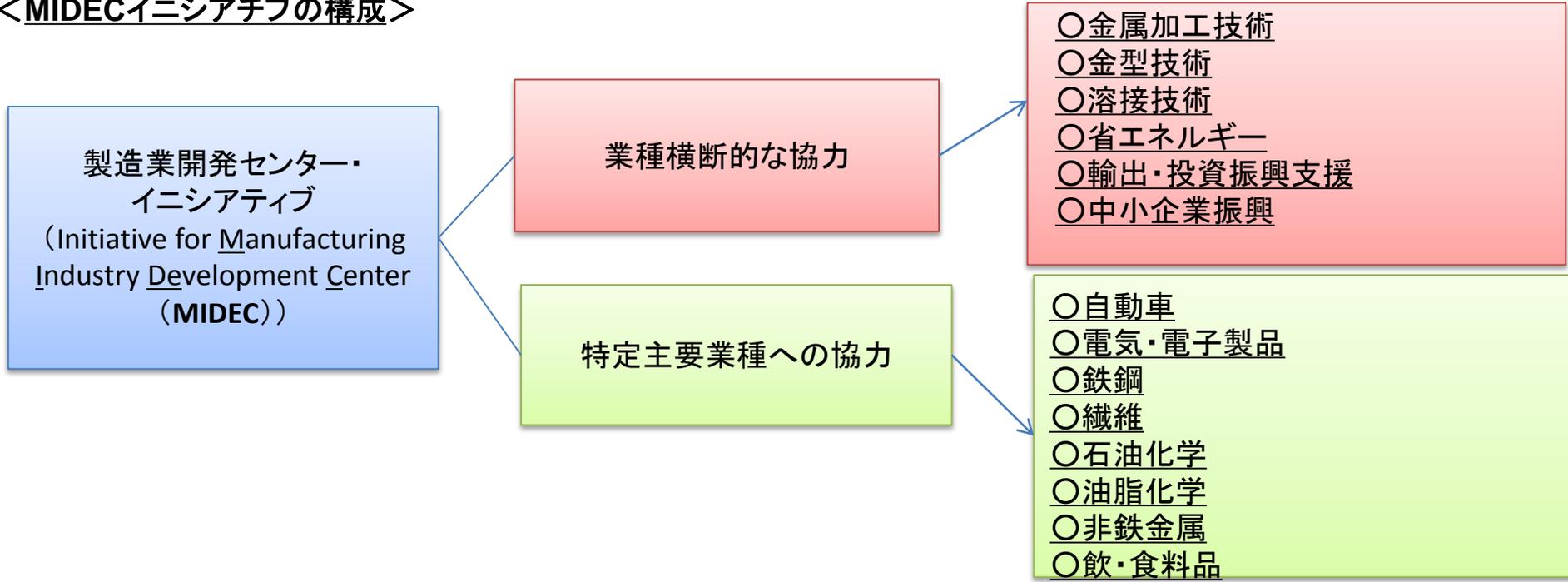
例えば、EPA対象貨物を日本からシンガポールにまとめて輸送した後、RCEP締約国に必要な数を振り分け輸送することが可能になる。

シンガポール
→日本からの貨物を分割輸送

3-2. 貿易協定へのインプリケーション ②経済協力

- 日尼EPA交渉の中で出されたインドネシア側からの多分野にわたる協力要望を「**製造業開発センター・イニシアティブ**(略称MIDEC(マイデック))」としてパッケージ化。
- 協定発効(2008年7月1日)後、MIDECハイレベルミーティング等により、政府間で進捗を確認しつつ、順次事業を実施しているところ。

<MIDECイニシアチブの構成>



※協定上の位置づけ

- 日インドネシアEPA第13章協力第134条:『両締約国は、次の分野において、両締約国政府間で協力し、並びに必要かつ適当な場合には両締約国政府以外の当事者間の協力を奨励し、及び円滑にする。(a)製造業(b)農業、林業及び漁業、(c)貿易及び投資の促進(以下略)』
- 共同声明(安倍元総理・ユドヨノ大統領)別添1.協力(2):『「製造業開発センター・イニシアティブ」において、両国政府は、様々な分野、すなわち、金属加工、金型技術、溶接技術、省エネルギー、中小企業振興の支援、輸出・投資支援、自動車・自動車部品、電気・電子機器、鉄鋼・鉄鋼製品、繊維、石油化学、油脂化学、非鉄金属及び食品・飲料分野におけるインドネシアの製造業の競争力向上のために協働する。』

3-2. 貿易協定へのインプリケーション(RCEPの例)

ASEAN+3研究報告書(2009)

①原産地規則

既存の3つのASEAN+1FTA(日、中、韓)について特定分野(農業、繊維、エレクトロニクス、自動車)の原産地規則を比較し、規則の改善・共通化に向けた方策を議論。

②物品貿易

上記分野ごとの関税引下げ状況を比較し、自由化を13か国に拡大した場合の課題等について議論。

③サービス・投資

域内のサービス分野の自由化の進捗、投資自由化・保護分野を比較。

④貿易・投資の円滑化

域内の二国間FTAにおける貿易円滑化の取組を比較。

⑤協力

域内の協力の現状を分析し協力を実施する際の運用方法等について検討。

ASEAN+6研究報告書(2009)

①経済協力

ASEAN+6における経済協力の対象として特に重要な分野及び個別分野での協力方法を議論。

②円滑化

透明で予見可能性のある統一的なルール構築に向け、特に原産地規則、通関等の論点を議論。

③自由化

既存の二国間FTA/EPAの活用状況等を分析。

④ASEAN+6の枠組・組織の強化

上記三本柱実現のための枠組構築について議論。

➡ 2010年～、ROOに関する作業部会を設置し、既存のASEAN+1FTAのROOの統合のあり方について議論。
また、2012年に首脳が承認した「RCEP交渉の基本指針」においても、物品・サービス・投資分野と並び、「経済及び技術協力」が位置づけられている。

IV. 経済及び技術協力

RCEPにおける経済及び技術協力は、参加国間の中で開発格差を是正し、RCEP協定実施による相互利益を最大化することを目指す。RCEPにおける経済及び技術協力の条項は、ASEAN及びRCEPに参加するASEANのFTAパートナーズ国との間の既存の経済協力の取組を基礎とする。協力活動には、電子商取引及びRCEP参加国によって合意されるその他の分野が含まれるべきである。

3-3. 今後の課題

- 1) RCEPのような広域EPAと既存のEPAのROOの関係
- 2) 複数国間での経済協力のあり方
- 3) Behind the border issue へのアプローチ