

【所員論考】

アセアン経済共同体の2015年創設が北九州・下関の 地域産業に与える影響*

アジア成長研究所主席研究員 エリック・D・ラムステッター
タマサート大学経済学部准教授 アーチャヌン・コーパイブーン†

要旨

本論文では、アセアン経済共同体（AEC）が2015年に形成されること（AEC2015）に伴い、北九州・下関の産業にどのような影響がもたらされるのかについて問う。本論文の内容は、以下のようにまとめられる。第1に、過去50年間の急速な経済成長により、アセアンは日本製の財やサービス、日本企業にとって重要な市場の1つとなった。アセアンは、東南アジアにおける経済・政治的対話を促進することで、その経済成長を支えてきた。AEC2015は、その重要な役割を強化していくことになる。第2に、アセアンは加盟国間の経済統合に向けた取り組みを実施し、AEC2015もその新たなステップの1つであるが、アセアン域内取引における実質的な障壁はAEC2015後も依然として残るであろう。1992年に決定されたアセアン自由貿易地域（AFTA）の創設により、アセアン域内貿易に課せられる関税の多くは2010年までに撤廃された。しかしながら、アセアンの貿易総額に対する域内貿易の割合はおよそ4分の1と比較的低い水準にとどまっており、2005年以降その割合に大きな変化はみられていない。この点に関してより重要なことは、AFTAの場合と同様に、域外貿易に対する域内貿易の特恵的利益がAEC2015によって相対的に拡大するという見込みは小さいということである。それは、アセアンとその主要貿易相手との間の域外貿易には強力な比較優位が働いており、また、アセアンでビジネスを行う企業は、アセアン域内だけでなく、東アジア地域、あるいは世界規模での生産ネットワークに深く関与しているためである。第3に、AEC2015はアセアン“単一”市場の誕生を宣言しているが、特に非関税障壁やサービス貿易規制などに関する、具体的目標の達成に向けた取り組みは比較的緩やかなスピードで進められている。第4に、AEC2015に伴う日本、あるいは北九州・下関への影響は、アセアンでビジネスを行う日本の多国籍企業を通じてもたら

* 本研究は、東アジア経済交流推進機構の資金のもとに実施されたものである。ここに記して感謝申し上げたい。また、本論文の作成にあたり、有益な助言をくださった、Cassey Lee氏や Dionisius Narjoko氏、Michael G. Plummer氏、Shandre Thangavelu氏、Toh Mun Heng氏、Ganeshan Wignajara氏、瀧井貞行氏を含む、多くのアジア経済統合に関する専門家にも感謝申し上げたい。なお、本論文の翻訳においては、瀧井貞行氏からご助力いただいた。しかしながら、本論文における意見やありうべき誤謬の全ては筆者自身の責任である。

† Archanun Kohpaiboon, Assistant Professor, Faculty of Economics, Thammasat University, Thailand

されるであろう。影響があるとすれば、商業や物流（卸売・小売業、輸送業、通信業）、ビジネス・サービス業などのサービス産業に対して、一般に認められるよりも大きな影響をもたらすと予想される。これは、日本の輸出において高いシェアを占める機械産業の生産ネットワークが発展しているためである。

1. はじめに

本論文は、2015年におけるアセアン経済共同体形成（AEC2015：ASEAN Economic Community 2015）が北九州・下関の地域産業にどのような影響をもたらし、また同地域の企業や行政機関にとってどのような意味をもつものなのかといったシンプルな問いに答えていく。そのためには、アセアンの政治・経済と、日本との経済交流に関して、少なくとも以下の4つの点を理解しておく必要がある。

第1に、アセアンは、設立以後の急速な経済成長により、今や日本製の財やサービス、そして日本企業にとって重要な市場となっているという点である。1967年設立当初のアセアン各国は規模が小さく、その多くは貧困国に分類されていた。日本とアセアンとの経済交流が促進されてきた最大の要因は、第2節で強調されるように、その急速な経済成長にあったと考えられる。また、日本では生産コストが高くてついでに財やサービスを、アセアン各国が安価に製造し続けることができたこと、つまりアセアン各国がそのような財に強力な比較優位を保ち続けてきたことも重要な要因である。さらに、生産工程を資源集約的段階や労働集約的段階、資本集約的段階、知識集約的段階ごとに分散立地させる生産ネットワークの発展もまた、近年、アセアンと日本、そして他の東アジア諸経済との経済交流が深まった要因である。制度面においては、アセアンにおける経済・政治面での対話の促進により、平和的かつ開放的な経済政策がとられてきた。これは、アセアンが比較的高い経済成長を遂げてきた重要な要因の1つである。

第2の点は、アセアン域内の経済取引を妨げる障壁についてである。アセアンはこれまでに加盟国間の経済統合の促進に努めてきた。AEC2015は、その新たなステップの1つである。しかし、アセアン域内の経済取引には依然として大きな障壁がいくつか存在しており、共同体形成後もその障壁は残る（第3節）。アセアン自由貿易地域（AFTA：ASEAN Free Trade Area）の創設に関する1992年の合意と、その後の漸進的な実行は、公式的な経済統合に向けた大きなステップとなった。そして、2010年には、他のアセアン加盟国からの輸入品に対して課せられていた関税の多くが撤廃された。しかし、アセアン域内の貿易額はアセアン加盟国の貿易総額のおよそ4分の1にとどまっている。この点に関しては、AFTAは域内貿易の促進に役立たなかったことを示すものとして解釈されがちである。しかし、より詳細な分析をすれば、効果自体は小さいものの、ある程度域内貿易の促進に寄与したということがわかるだろう。ここで重要な点は、域外の主要な貿易相手に対するアセアンの比較優位が実質的に弱まることはなかったという点である。むしろ、AFTAは、アセアン経済の関与する生産ネットワークの強化をもたらした。そのため、域外の主要な貿易相手との取引が、域内取引と比べて大きい状況が続いているのである。

第3に、共同体関連の協議は緩やかなペースで進められているという点である（第4節）。AEC2015は、様々な形でAFTAを自然的に拡張させるものであり、またアセアン“単一”市場の誕生を宣言している。したがって、共同体関連の協議においては、経済取引において実質的な妨げとなってきた非関税障壁（NTBs：Non-Tariff Barriers）の撤廃や、アセアン域内での取引費用削減に関するテーマが主に扱われている。しかしながら、重大な障壁の撤廃に関するこれまでの協議は、必ずしも速いペースで進められてきたわけではなく、AEC2015によって域内取引における特恵的利益が拡大するという見込みは小さい。

第4に、AEC2015は、日本の多国籍企業を介して、日本や北九州、下関に影響をもたらすであろうという点である。この点については、アセアンにおける日本の多国籍企業の役割と、日本とアセアンとの経済取引を強調した第5節で説明される。また、AEC2015は、日本や北九州、下関における、商業や物流（卸売・小売業、輸送業、通信業）、ビジネス・サービス業などのサービス産業に対して、一般に認められるよりも大きな影響をもたらすと予想される。日本で高い輸出シェアを占める機械産業においては、生産ネットワークの発展がみられた。このことが、その主な理由の1つである。

2. アセアンと日本との経済交流の動向

もともとアセアンは、1967年にインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの5カ国によって創設されたものである。1984年にブルネイが、そして1995～99年にはカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムのCLMVと呼ばれる比較的貧しい4カ国が加わった。経済規模の指標として利用されるGDPについて、1995年のアセアン10カ国の合計をとると、名目GDP（米ドル）は日本の13%、同様に名目GDP（購買力平価）についても13%となる（International Monetary Fund, 2016b）。生活水準の指標として利用される1人当たり名目GDP（米ドル）についてみると、1995年におけるアセアン各国の水準は日本と比べてかなり低い水準であることがわかる（例えば、シンガポールは日本の59%、マレーシアは10%、タイは7%、カンボジア、ラオス、ベトナムは1%である。ただし、1人当たり名目GDP（購買力平価）を使って日本との比較を行うと、全ての国において日本との差は縮まり、シンガポールにいたっては日本よりも43%高い水準となる（例えば、シンガポールは日本の143%、ベトナムは8%）^{（注1）}。

数十年の間、アセアン各国の経済状況は比較的良好であった。しかし、1998年のアジア金融危機後においては、急激な景気の落ち込みがみられた。落ち込みが大きかったのは、インドネシア、タイ、マレーシアであり、1998年に現地通貨で測った実質GDPではそれぞれ13%、7.6%、7.4%の減となった（International Monetary Fund, 2016b）^{（注2）}。他のブルネイ、フィリピン、シンガポールでもマイナス成長を記録した。その後も、2001年のドット・コム暴落（crash）によりマレーシアやシンガポールの経済成長率は落ち込んで1%以下となり、さらに世界金融危機によりブルネイ、カンボジア、マレーシア、シンガポール、タイでは2009年に経済成長率の大きな落ち込みがみられた。ただし、多くのアセアン諸国における長期的経済成長の鈍化は、これらの循環的な問題だけでなく、構造的な問題にも起因すると考えられている。

それでもアセアン諸国は経済成長を続け、2015年には日本の名目GDP（米ドル）の半分以上（59%）に、名目GDP（購買力平価）では日本を44%上回る規模に達すると見込まれている（International Monetary Fund, 2016b）。近年の経済成長はアジア金融危機前や中国の経済成長と比べ緩やかなものだが、1995～2015年における成長は他の世界各国と比較して高かったといえよう。こうした経済成長により、今やアセアンは日本製の財やサービス、そして日本企業にとって重要な市場となった。アセアン経済は依然として多くの課題を抱えている。しかし、例えば長期化する戦争などが起きない限り、その市場規模は今後も拡大を続けていくであろう。

アセアンの対世界輸入総額（米ドル）は、1995～2005年においてアジア金融危機やドット・コム破産の影響によりは比較的緩やかな伸びにとどまったが、2005～13年には大きな伸びを示した（表1）。中国は、1995年時点においてアセアンよりもはるかに小さな輸入市場であった。しかし、中国の輸入の急速な成長により、2005年には輸入額においてアセアンをわずかに追い抜いた。2015年において、アセアンの対世界輸入額は日本のそれを79%上回った。しかし、中国の対世界輸入額はアセアンのそれを38%上回っている。

対世界輸入額に比べて対日本輸入額は、アセアンにおいても中国においても、低い伸びとなっている。さらに、アセアンの方がその伸びは低い（表1）。1995～2005年において、アセアンの対日本輸入額は落ち込んでいるが、これはアジア金融危機により日本の最大の輸出品目である自動車や工場設備等の機械に対する需要が減少したためである。中国の対日本輸入額は、1995年においてアセアンのその3分の1程度であったが、上記の事柄を反映して2005年にはその1.2倍にまで増加した。日本からの輸入市場としての規模は、2005～15年においても中国の方がアセアンより大きく伸びているが、どちらも高い伸び率で拡大を続けている。アセアン6大経済（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム；以下、アセアン6）がアセアンの同輸入額の98%以上を占める状況であるが、他の4カ国についても近年対日本輸入額は増加している。

アセアンが経済面・政治面における加盟国間の対話の場を提供してきたことも重要である。こうした対話は、開放的な経済政策や紛争解決、平和維持に大きく貢献してきた。そして、これらはアセアン内外における持続的な経済成長と国際貿易の拡大のための必要条件である。対話の場の提供が経済成長や国際貿易の拡大にもたらしたアセアンの貢献度を測ることは困難あるいは不可能である。しかし、設立以後のアセアン5カ国や1980～90年代以降のカンボジア、ラオス、ベトナムに大きな影響をもたらしたと考えられる。

3. AFTA とアセアン域内の経済取引, AEC2015 の目標

アセアンにおいて、経済統合に向けた公式的取り組みに進捗がみられたのは、比較的裕福で古くからの加盟国である6カ国によって、アセアン自由貿易地域（AFTA）の設立が合意された1992年のことである。CLMVは1995～99年にAFTAに加盟した。これら比較的貧しい4カ国は、他の6カ国よりも緩やかなペースで輸入の自由化を進めていくことが許された。ASEAN Secretariat and the World Bank（2013, pp. 1～8）の最近の評価報告によると、シンガポールとブルネイはア

表1 アセアン、日本、中国における世界、日本、アセアンからの輸入額（輸入側統計，単位：億米ドル）

輸入側	1995	2005	2010	2013	2014	2015
アセアンの世界からの輸入額	3,639	5,829	9,616	12,581	12,542	11,626
(対 GDP 比, %)	51%	60%	49%	50%	50%	48%
ブルネイ	30	16	32	85	72	61
カンボジア	16	25	49	92	175	187
インドネシア	406	577	1,357	1,866	1,782	1,427
ラオス	6	13	36	74	80	75
マレーシア	776	1,136	1,647	2,061	2,090	1,760
ミャンマー	23	36	99	205	244	245
フィリピン	283	474	602	680	710	734
シンガポール	1,244	2,002	3,109	3,731	3,663	2,970
タイ	771	1,181	1,851	2,497	2,280	2,020
ベトナム	84	368	834	1,290	1,446	2,146
中国の世界からの輸入額	1,322	6,602	13,939	19,493	19,631	16,018
日本の世界からの輸入額	3,361	5,152	6,941	8,323	8,122	6,480
アセアンの日本からの輸入額	861	813	1,176	1,175	1,099	993
ブルネイ	3	1	2	2	1	1
カンボジア	1	1	2	2	3	3
インドネシア	92	69	170	193	170	133
ラオス	0	0	1	1	2	1
マレーシア	212	166	207	179	167	138
ミャンマー	2	1	3	12	13	12
フィリピン	63	81	74	57	57	70
シンガポール	263	192	245	204	201	186
タイ	216	260	383	410	356	311
ベトナム	9	41	90	116	129	138
中国の日本からの輸入額	290	1,005	1,763	1,622	1,627	1,427
アセアンのアセアンからの輸入額	701	1,419	2,326	2,838	2,884	2,672
(アセアンの輸入総額に占めるシェア)	19%	24%	24%	23%	23%	23%
ブルネイ	15	11	18	37	34	28
カンボジア	12	8	17	28	99	102
インドネシア	60	170	389	539	507	388
ラオス	3	10	26	46	51	54
マレーシア	135	283	446	549	537	467
ミャンマー	10	18	43	82	92	92
フィリピン	30	89	169	148	170	179
シンガポール	318	521	746	779	755	639
タイ	93	216	307	416	411	383
ベトナム	24	93	164	213	230	341
中国のアセアンからの輸入額	99	750	1,543	1,989	2,081	1,864
日本のアセアンからの輸入額	484	726	1,010	1,177	1,158	979

(出所) International Monetary Fund (2016a, b)

セアン域内貿易に課せられる関税を完全に撤廃している。インドネシアとマレーシアは他のアセアンからの輸入品にかかる関税のほとんどを撤廃した。フィリピンとタイも、この両国ほどではないが同様である。ただし、一部の商品については、2009年にAFTAの法的根拠を強化するために調印されたアセアン物品貿易協定(ATIGA: ASEAN Trade in Goods Agreement)の下で、自由化の対象品目から除外されている。こうした関税撤廃・削減の結果、アセアン6における域内関税の平均値は2012年において0.05%となり、他の関税同盟や自由貿易地域と比べて遜色ない水準に達した。CLMVにおいても域内関税は削減され、その平均値は2000年の7.3%から2010~12年には2.1%まで低下した。

域内特惠関税は低水準まで下がり、域内貿易も急速に拡大した(表1参照)。しかし、2005~15年におけるアセアン域内貿易額は、輸入総額の23~24%であり比較的低い水準のままである。表面的なことにしか目を向けない者は、アセアン域内貿易の割合が低いことを根拠にAFTAは有効でなかったと論じるだろう。しかし、この考え方はあまりにも単純にすぎ、輸出入品の流れやその中身の変化に影響をもたらした他の要因を考慮していない。より精緻な分析を行った研究では、その効果自体は必ずしも大きくはないが、AFTAはアセアン域内貿易に貢献したとしている(Bun et al., 2009; Elliot and Ikemoto, 2004; Nguyen, 2009; Okabe and Urata, 2014)。

アセアンの域内貿易の割合が低い重要な理由の1つは、欧州、日本、北米などの域外への輸出が、域内への輸出に比べて大きいからである。これらの高所得の国・地域には、衣類、靴、ゴム製品、プラスチック、電子部品などの資源集約的あるいは労働集約的な財が輸出され、一方で、化学製品や工場機械、電気製品の主要部品、自動車やその主要部品(例、エンジン)などの資本集約的財を輸入している。つまり、このことは、アセアンと域外の主要貿易相手は互いに強力な比較優位を有していることを意味している。

アセアンの域内貿易の割合が低い第2の理由として、輸入面でも輸出面でも中国への依存が高まっている点をあげることができる。これは、中国市場が急速に成長したためである。また、生産ネットワークの発展もその理由の1つである。生産ネットワークにおいて、アセアンと中国の間ではかなりの量の中間財取引が行われている。その中間財は欧州、日本、北米などの先進国市場で販売される最終財の部材として使用される(Asia-Pacific Research and Training Network on Trade, ed., 2011)。つまり、近年域内貿易だけでなく域外貿易も大きく成長してきたのであり、それは比較優位や生産ネットワークの進展と統合的な動きであった。

アセアンの貿易において特惠関税スキームが頻繁に利用されたわけではなかったことも、アセアンの域内貿易の割合が低い理由の1つである。なぜなら、アセアン各国ではすでに、非農産物に課される多国間のMFN(Most Favored Nation, 最恵国)関税率が非常に低い水準に設定されているためである(表2)^(注3)。例えば、2004年と2012年のインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポールにおいて、非農産物輸入額の5分の4に対応する品目の輸入関税は5%以下である。設立国5カ国の内、MFN関税率が最も高いタイでさえ、低関税率の品目の輸入は輸入総額の4分の3に達する。この割合は、例えば、中国やベトナムに比べてかなり高い。言い換えれば、AFTAでの域内貿易における特惠関税の利益は比較的小さく、域内貿易スキームを活用する価格面のインセンティブが弱いのである(ASEAN Secretariat and the World Bank, 2013, p. 8) その

表2 非農産物の関税率別品目数、および、輸入額の割合（単位：％）

国	年	MFN 実行関税率			年	関税率別輸入額		
		低	中	高		低	中	高
ブルネイ	2006	86	14	0	na	na	na	na
	2011	87	13	0	na	na	na	na
カンボジア	2006	6	78	17	2004	6	83	11
	2012	16	78	6	2011	24	72	5
インドネシア	2006	65	35	0	2005	80	18	2
	2013	68	32	1	2012	80	19	2
ラオス	2005	59	38	3	na	na	na	na
マレーシア	2006	64	28	8	2004	86	8	6
	2013	73	23	4	2012	85	12	4
ミャンマー	2006	70	30	1	na	na	na	na
	2013	69	30	1	na	na	na	na
フィリピン	2006	63	37	1	2005	87	12	2
	2013	62	38	1	2012	82	14	4
シンガポール	2006	100	0	0	2005	100	0	0
	2013	100	0	0	2012	100	0	0
タイ	2006	64	26	10	2005	73	23	4
	2013	66	22	12	2012	73	22	5
ベトナム	2006	53	15	32	na	na	na	na
	2013	58	38	4	2012	63	36	1
中国	2006	27	71	2	2005	66	33	1
	2013	26	73	1	2012	68	32	0
日本	2006	82	18	0	2005	88	11	0
	2013	82	18	0	2012	93	7	0

注) 5%以下は低関税、中は5%より大きく25%以下、高は25%より高い場合として定義される。

出所) World Trade Organization (various years)

ため、アセアン域内貿易において、特惠関税が利用される割合は比較的小さい^(注4)。また、特に国際貿易の経験に乏しい中小企業にとって、域内貿易スキームを活用するためのコストは小さくないケースが多い(Wignaraja, 2013)。

域内貿易割合が低い最後の理由としては、物品・サービス市場、労働、資本市場での域内外の取引におけるコストを押し上げる規制がアセアンには多く存在しているということである。また、インフラや物流サポートの不備も高コストの原因となっている。域内関税は大幅に引き下げられてきた。ただし、ASEAN Secretariat and the World Bank (2013, p. 22) の2013年12月の報告にあるように、輸入関税は「最も頻繁に用いられ」、「アセアンの各国政府が頻繁に頼ってきた手段」であるが、輸入関連の非関税措置(NTMs: Non-Tariff Measures)も「それに次いで頻繁に用いられる措置」である^(注5)。世界貿易機構(WTO: World Trade Organization)によれば、特にタイでは非常に多くの非関税措置(126)が取られている。また、2011年10月から2012年5月

の間に、WTOによって確認された新しい17の非関税措置の内、12の措置はインドネシアによるものである（ASEAN Secretariat and the World Bank, 2013, p. 26）。

2002年に初めてなされた提案（Hew and Soesastro, 2003）や、2007年に公式化されたブループリント（行程表；ASEAN Secretariat, 2008）、2009年のロードマップ（ASEAN Secretariat, 2009）において、AECは4つの柱からなるとされている。1つ目の柱は、域内における物品やサービス、技能労働者、投資、資本の自由な移動を促進し、12の優先統合分野と食糧・農業・林業分野の自由化を推進する「単一市場と生産基地」を創造することである。これと関連する2つ目の柱は、競争政策や消費者保護、知的財産所有権、インフラ整備を改善することによって取引費用を軽減すること（競争力のある経済地域）を目的とする。3つ目と4つ目では、公平な経済発展（例えば、中小企業振興）と（多くの自由貿易地域への加盟を通じた）より全面的なグローバル経済への統合という壮大な目標が掲げられている。しかし、最初の2つの柱と比べて、その見通しは限定的なものである。

4. AEC2015の実行とアセアンへの影響

ASEAN Secretariat（2012）の「スコアカード（採点表）」は、AECの各柱の下で協議されてきた数多くの具体的方策の、2008～11年における実行状況について評価を行ったものである。このスコアカードでは4つの柱全てについて評価を行っているが、その評価のほとんどは、AEC2015の予想される効果について分析した他の研究と同様に、主として1つ目の柱と、それに関連する2つ目の柱の一部（特にインフラ整備）についてのものである^{（注6）}。1つ目の柱の下で検討されてきた多くの具体的方策や、2つ目の柱の下で検討されてきたインフラ開発の促進に向けた努力は、AFTAを補足するものであり、またその自然的拡張である^{（注7）}。そのため、2012年におけるスコアカードでは、具体的目標として、1つ目の柱に173の項目、2つ目の柱に78の項目、3つ目と4つ目についてはかなり少ない数の項目（それぞれ12と14）が設けられている。

2008～11年の状況について評価した2012年のスコアカード（ASEAN Secretariat, 2012）では、1つ目の柱の中核要素として、(a) 物品の自由な移動、(b) サービスの自由な移動、(c) 投資の自由な移動、(d) 資本の自由な移動、(e) 12の優先統合分野の振興、(f) 食糧・農業・林業分野の振興のための方策が挙げられている。このうち3分の1弱が(a) 物品の自由な移動に関連するものである。ここでは、依然として残る域内関税の削減については検討されていない。むしろ、これらの具体的方策は非関税障壁の削減を目指したものである。非関税障壁とは、非関税措置の一部であり、「貿易関連以外の目的（例、安全・環境・社会）において、必要以上の障壁となる措置」と定義される（ASEAN Secretariat and the World Bank, 2013, p. 8）^{（注8）}。

非関税障壁として認識される措置の多くは、政府が国産品の保護を決定した産業の輸入を制限する。また、こうした決定の多くは、その産業に影響をもたらそうとするロビー活動家の強い要請によってもたらされるケースが多い。非関税障壁の一部には、輸出を制限するものもあり、輸出品に関税が課せられたりする。ただし、アセアンでは、輸出税や輸出を制限する非関税障壁の規模は小さく、頻繁にそのような措置がとられているわけではない（ASEAN Secretariat and the

World Bank, 2013, pp. 27~30)。アセアンのような自由貿易地域においては、域内貿易として認定されるために、輸入品の一定割合が域内の原産品でなければならないという原産地規制が必要とされる。しかしながら、原産地規制は非常に複雑なルールであり、AFTAの原産地規制をAECにおいて改善していくことは、非関税障壁を削減するために非常に重要な要素となっている。また、アセアン・シングル・ウィンドウやアセアン電子通関手続きを通じて、通関手続きのさらなる効率化が進められている。

2007年のブループリントにおいて非関税障壁は、多くのアセアン諸国において域内貿易の妨げとなっている「主要な保護貿易主義的手段」として位置づけられている(ASEAN Secretariat and the World Bank, 2013, p. 9)。協議においては、域内貿易に影響を与える全ての非関税障壁の撤廃と現存の非関税措置の透明性の改善について議論される。しかしながら、2013年12月のASEAN Secretariat and the World Bank (2013, p. 10)の報告では、「非関税障壁の撤廃に関して、実質的な進捗はほとんどみられなかった」とされている。Austria (2013)の詳細な分析の結論でも同様に、「実行状況は、AECのロードマップにおいて2009年に約束された内容と異なっており」、また非関税障壁の削減が難しい原因は、(a)「非関税措置と非関税障壁を区別することが難しいこと」、(b)「いかに非関税障壁を区別し削減していくべきか合意がえられ難いこと」、(c)「供給側の能力に限界があること」(例えば、規制・基準などを各国間で統一・調整する能力)にあると述べられている。

非関税障壁の削減に比べて、貿易円滑化と物流の改善に関する活動は全般的に順調に進められていると評価されている(ASEAN Secretariat and the World Bank, 2013, pp. 44~91)。ただし、全ての国において一様に進められているわけではなく、マレーシアやインドネシア、フィリピンにおいて、通関の近代化やアセアン・シングル・ウィンドウにつながる国レベルでのシングル・ウィンドウの分野においてかなりの進展がみられた。タイ、ブルネイ、ベトナムにおいても前進がみられたが、カンボジア、ラオス、ミャンマーでの進捗具合はゆっくりとしたものである。シンガポールのTradeNetシステムは、世界の中でも最も効率的なシングル・ウィンドウ・システムであり、他のアセアン諸国にとって参考となるものである。2つ目の柱であるインフラ整備、特に輸送インフラについても、多くの項目について評価がなされており(78項目中の39項目、ASEAN Secretariat, 2012)、またこれらには、貿易円滑化に関するものも含まれる。しかし、この領域において主要な活動を行っているのは、それぞれの国の政府や企業であり、AEC2015がもたらす影響は限定的なものとなるであろう。

サービスの自由な移動に関する具体的方策は、2012年のスコアカードの1つ目の柱に関連する項目のおよそ4分の1(43項目)を占める、もう1つの重要な分野である(ASEAN Secretariat, 2012)。サービス取引の規制とそれに関連する技能労働者の移動に関する規制の撤廃には、高い優先順位が付けられている。しかし、非関税障壁の撤廃と同様に、目に見えるような進展はない(ASEAN Secretariat and the World Bank, 2013, pp. 92~120)。さらに、Nikomborirak and Jitdumrong (2013, p. 137)によれば、「AECで定められたサービス部門における自由化の目標は大望のあるものとはかけ離れたものであり」、「紛争解決メカニズムの対象範囲外であるため、AECのブループリントの中で設定された自由化項目(parameters)は拘束力をもつものではな

く」、「実際の実行状況は、AECにおいて定められた計画から大きく後れを取っている」。彼らはさらに、「そうと知りながらも国境を越えた投資と労働移動の大きな潮流を期待する者もわずかにはいるが」、「将来の予見できる範囲において、AECがアセアンのサービス貿易に大きな変化をもたらすことはないであろう」と結論付けている。AEC2015の多くの面で、法的拘束力がなく信頼できる紛争解決メカニズムが存在しないことは、サービス分野だけでなく他の分野においても重要かつ基本的な問題となっている。

投資の自由な移動（主に直接投資，FDI：Foreign direct investment）と資本の自由な移動（主に証券投資）の領域は、いくつか重要な点において重なりあっている。また、アセアンの多くの国では、製造業への海外直接投資に対して比較的開放的である。そのため、直接投資の規制緩和とサービス貿易の規制緩和においても、対象領域はかなりの部分で重複している。ASEAN Secretariat and the World Bank（2013, p. 121）では、「電気通信・電子・銀行」分野はアセアン経済において重要なサービスを提供する産業であるが、外資規制によって影響を受けている産業でもあるとされている。それにもかかわらず、多くの現存の規制は既得権益を保護するためのものであるため、予見できる範囲の将来において、速やかに撤廃されることはないであろう。ASEAN Secretariat and the World Bank（2013, p. 155）は一方で、「投資分野での統合は、アセアンの成長とその投資統合政策によりうまく軌道に乗っている」と結論づけている。国際的にみれば依然として規模は小さいが、アセアンの株式・債券市場はアジア金融危機以降、より開放的となったこともまた事実である。しかし、AEC2015によって、これらの市場に大きな変化をもたらされる可能性は小さいであろう。

1つ目の柱には、食糧・農業・林業分野に加えて、12の優先統合分野（農産品、航空、自動車、e-アセアン、電子・電気機器、水産品、ヘルスケア、ゴム製品、繊維・衣料、観光、物流、木製品；ASEAN Secretariat, 2012, p. 7）に関する数多くの方策が挙げられている。例えば、アセアンの電子・電気機器や、自動車、観光、物流などの産業において、日本企業とその製品は主要な競争相手である。ただし、電子・電気機器の貿易はすでに多くの規制が撤廃されている。したがって、これらの方策が主に効果をもつのは、自動車、観光、物流の分野であろう。自動車や物流は、北部九州において重要な産業である。次節では、他のいくつかの産業とともに、AEC2015が同地域にもたらす潜在的影響について検証を行うこととする。

5. AEC2015と北九州・下関の地域産業

前節までに、AFTAは域内の政策や域内貿易シェアに大きな影響をもたらしてきたわけではないこと、そして、AEC2015も同様の結果となるであろうことを強調してきた。しかしながら、多くの経済学者が予想するように、2015年以降においてAEC関連の措置が徐々に効力をもち始めれば、特に自動車や物流のような分野において、AEC2015は大きな影響をもたらす可能性がある。では、それが北九州・下関の地域産業にどのような影響をもたらすであろうか。

この問いに答えるためにまず認識すべき点は、日本ーアセアン間の貿易は規模の大きな少数の多国籍企業によって行われているということである。例えば、日系現地法人企業の売上が大き

いアセアン6についてみると、その1995年の売上高合計はアセアン6の対日輸入総額の1.8倍にもおよぶ。その後も日系現地法人企業の売上高は大きく伸び、同比率は2005年には3.4倍、2014年には4.8倍となっている(表3)^(注9)。1995年のアセアン6における日系現地法人企業の売上高は、中国におけるそれと比べてもかなり大きかった(15倍)。しかし、その後の中国における売上高の増加により、2010年にはほぼ同じ規模となっていた^(注10)。国別の状況についてみると、1995年と2005年に売上高が最も大きかったのはシンガポールであった。しかし、2012年にはタイが最大となった^(注11)。

産業別にみると、製造業はアセアン6における1995年の売上高全体のおよそ半分を占め、このシェアは2005年以降に約5分の3にまで達した(表3)。1995年において商業(ほとんど卸売業)のシェアは約5分の2であったが、2010以降に卸売業のシェアは3分の1に低下した。近年(2010年以降)は、タイの製造業とシンガポールの商業、インドネシアの製造業などの売上高が最も大きかったが、1995年においては、シンガポールの商業が最も売上高が大きく、それにタイやシンガポール、マレーシアの製造業が続いており、近年とは状況がかなり異なっていたことがわかる。

アセアンにおけるほとんどの日系多国籍企業は、中間財の多くをアセアン市場から調達している。しかし一方で、かなりの割合を日本の親会社や他のアセアン各国進出企業から仕入れしたり、販売したりしているということを認識しておく必要がある。例えば、アセアン4大国(アセアン4:インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ)の日系現地法人企業は、2014年において仕入れの66%、販売の55%をそれぞれの受入国で行っている(表4)^(注12)。他方で、日本からの仕入れについては、親会社から対日輸入総額の43%、その他から同12%となっている。さらに、日系現地法人企業の現地調達の内、37%は現地で操業する他の日系企業からのものである。日本の親会社や現地の他の日系企業への販売も大きいのが、仕入れと比べれば小さい額である。

産業別にみると、規模が最も大きいのは輸送機械業(主に、自動車・部品)であり、それに続く卸売業と電気・電子機器業を大きく引き離している。これらの3業種を合計すると、アセアン4の日系現地法人企業の仕入高総額の70%、売上総額の67%となる(表4)。日本からの仕入れや日本の親会社からの仕入総額に占める、これらの業種のシェアはどちらも大きい(それぞれ76%、74%)。要するに、これらの3つの業種の多国籍企業による企業内貿易が、日本-アセアン4間の貿易のかなりの割合を占めているということである。したがって、もしAEC2015が日本との経済取引に大きな影響をもたらすものであるならば、それは、これらの業種の大部分を占める規模の大きい多国籍企業と、そうした企業と取引関係をもつ比較的規模の小さい企業との間のネットワークへの影響を介してもたらされるであろう。

東洋経済新報社(2014)によれば、2013年において海外に出資比率20%以上の現地法人をもつ多国籍企業で、北九州に本社を置く会社が18社、下関には2社が存在する(Ramstetter and Kohpaiboon, 2015, Table 7)。北九州の18社の内、従業員数が1,000名以上の大企業5社を含む9社が製造業である。これら9つの企業の従業員総数は少なくとも14,646名以上であり、2012年の北九州の製造業の事業所における従業員数53,984名(総務省統計局, 2014)の約4分の1を占めている。ただし、複数の事業所をもつ多国籍企業では、従業員の多くが北九州以外で、あるい

表3 アセアン6と中国の日系多国籍企業の売上高（4月1日から始まる会計年度、単位：億米ドル）

受入国, 産業	1995	2005	2010	2013	2014
アセアン6, 全産業	1,547	2,774	3,914	5,091	5,230
対日輸入総額に対する比率	181%	343%	335%	439%	484%
製造業	809	1,602	2,409	3,059	2,945
商業, あるいは卸売業	597	1,001	1,099	1,496	1,703
インドネシア, 全産業	174	370	658	822	808
対日輸入総額に対する比率	188%	536%	388%	426%	475%
製造業	126	281	513	600	583
商業, あるいは卸売業	11	62	101	150	130
マレーシア, 全産業	236	312	404	372	393
対日輸入総額に対する比率	111%	187%	195%	208%	235%
製造業	201	264	285	264	265
商業, あるいは卸売業	25	26	44	49	49
フィリピン, 全産業	42	136	195	258	280
対日輸入総額に対する比率	66%	168%	263%	449%	489%
製造業	37	116	146	187	197
商業, あるいは卸売業	1	11	7	13	20
シンガポール, 全産業	692	1,021	1,005	1,469	1,642
対日輸入総額に対する比率	263%	530%	411%	720%	817%
製造業	210	258	262	461	419
商業, あるいは卸売業	406	693	655	917	1,130
タイ, 全産業	403	882	1,513	1,931	1,860
対日輸入総額に対する比率	186%	339%	395%	471%	523%
製造業	233	634	1,083	1,340	1,271
商業, あるいは卸売業	154	208	282	352	357
ベトナム, 全産業	0.4	54	138	238	247
対日輸入総額に対する比率	4%	132%	153%	205%	191%
製造業	0.1	48	120	207	210
商業, あるいは卸売業	-	1	10	16	16
中国, 全産業	103	2,109	3,957	3,725	4,842
対日輸入総額に対する比率	36%	210%	224%	230%	298%
製造業	78	1,133	2,381	2,557	2,977
商業, あるいは卸売業	17	877	1,385	918	1,576

注) 「-」はデータが利用可能でないこと（対象企業数が少ないため秘匿）を意味する。
1995年の「商業」は卸売・小売業を、その他の年は卸売業のみを含み、「商業」のアセアン総額は、ベトナムの現地法人企業による少額（0.22億米ドル以下）の売上を除いている。

出所) 経済産業省（各年版）および表1

表4 アセアン4における取引相手・地域・産業別日経多国籍企業の仕入高と売上高（2014年度，単位：億米ドル）

仕入高／売上高，産業	日本との取引		現地市場での取引			第三国との取引
	親会社	その他	日系企業	地場企業	その他	
仕入高，全産業	322.9	89.5	559.3	802.9	151.6	379.5
対日輸入総額に対する比率	43%	12%	75%	107%	20%	51%
化学，非金属鉱産物	10.4	4.5	9.7	33.7	16.8	32.3
鉄鋼，非鉄金属，金属製品	38.5	5.8	25.4	41.6	4.3	13.1
一般機械	15.7	1.8	4.8	27.6	0.6	8.7
電気・電子機械	56.4	22.3	58.7	40.8	10.1	60.4
輸送機械	120.2	36.4	238.8	281.2	100.2	153.9
他の製造業	11.6	4.2	16.6	51.1	2.4	16.6
建設	1.3	0.1	3.6	37.7	0.4	0.1
卸売	63.7	14.0	191.1	73.0	11.4	90.6
サービス	2.5	0.1	2.7	149.9	0.0	0.9
その他の非製造業	2.6	0.2	7.8	66.3	5.3	2.7
売上高，全産業	363.3	81.0	740	879	229.1	1,048.9
化学，非金属鉱産物	13.8	2.7	30.4	59.9	13.6	50.2
鉄鋼，非鉄金属，金属製品	12.7	17.9	83.4	21.9	6.1	39.7
一般機械	16.6	0.2	17.2	37.6	0.3	19.0
電気・電子機械	137.6	23.3	69.2	58.4	13.6	116.4
輸送機械	64.6	21.3	297.7	239.7	114.3	521.2
他の製造業	49.2	5.4	36.0	58.9	2.4	43.7
建設	1.3	0.1	3.6	37.7	0.4	0.1
卸売	13.3	8.5	125.6	155.9	26.0	227.2
サービス	17.5	0.6	6.7	142.2	12.4	4.0
その他の非製造業	36.6	0.9	70.3	66.3	39.8	27.3

出所) 経済産業省 (各年版) および表1

は非製造業で従事していると考えられる (注13)。

北九州の製造業の9社は，製造業種として49社，非製造業種として29社，計78社の海外現地法人企業をもつ (Ramstetter and Kohpaiboon, 2015, Table 7)。この内，アセアンに所在するのは，製造業種として8社，非製造業種として5社の計13社だけである。製造業種の7社は，比較的規模の大きい2社，つまりTOTOと三井ハイテックの現地法人である。安川電機もアセアンに拠点を置く規模の大きい企業であるが，アセアンには非製造業種としての現地法人を1社，他の地域に製造業種として11社，非製造業主として3社の海外現地法人をもつ。比較的小規模の非製造業種企業はその海外拠点を主にアセアンに置いており (16の海外現地法人の内，9社がアセアン)，その傾向は製造業種企業よりも強い。ただし，この9社は全て，高田工業所，あるいは，ニトコビジネスソリューションズ，東洋コーポレーション，池田興業の4社によるものである。

前述のように，AEC2015は自動車・部品の貿易の自由化に高い優先順位を置いており，またア

セアン域内での特惠関税を利用した貿易の多くは自動車・部品の貿易である^(注14)。したがって、広域北九州地域で操業するトヨタ自動車九州3工場、日産自動車九州2工場は、AEC2015によって影響を受けると予想することもできるであろう。ただし、これらの工場では主にハイエンドな自動車・部品が生産されており、アセアン市場において主流である比較的ローエンドな自動車・部品は生産していない。したがって、AEC2015による直接的影響は小さいだろう。以上をまとめると、AEC2015によって影響を受けるのは、アセアンに拠点を置く比較的規模の大きな多国籍企業、および、そのサプライヤーである。ただし、他の日本の地域と比べて北九州や下関では、こうした企業の割合が比較的小さい。

AEC2015が北九州や下関にもたらす潜在的影響を知るための第2のステップとして理解すべきことは、その影響はむしろアセアンでの貿易や生産をサポートするサービス産業において大きいかもしれないということである。2012年の経済センサスによれば、4つのサービス関連産業（情報通信業、運輸・郵便業、卸売・小売業、金融・保険業）の従業員数は、北九州、下関ともに製造業における従業員数の2倍以上である（総務省統計局、2014）。もちろん、こうした企業は北九州、下関の顧客を対象としたものであり、AEC2015の影響自体は受けがたい。しかし、その多くは、地域の港を通じた貿易や海外の日系多国籍企業の活動に関連するものである。その関連により生じる間接的な影響は、計測するのは非常に困難ではあるものの、アセアンで活動する製造業種の多国籍企業に対してもたらされる直接的影響に比べて、かなり大きくなると予想される。

ここでは、日本の多国籍企業と、日本や中国、アセアンに所在する他の企業との間での生産ネットワークが日本に与える影響について考えることが重要である。表5には、日本の輸出品の価値（粗輸出額：その輸出品に関連して使用された輸入中間財の価値を含む）の内、日本で生み出された付加価値（国内付加価値額：粗輸出から輸入中間財を除いた価値）の割合が示されている。これをみると、世界向け輸出もアセアン向け輸出も、同比率は1995年の93%から2009年には85%に落ち込んでおり、中国向け輸出も同様に変化している。付加価値の大部分は労働所得と企業の利潤であるため、国内付加価値は輸出に伴って日本の労働者や企業に分配される所得の大きさを表す指標として、粗輸出額よりも優れている^(注15)。また、日本では多くの中間財が国内で生産されるため、全産業の合計をみると国内付加価値の粗輸出に占める割合は、例えばアセアン6や中国と比べてかなり高くなっている^(注16)。

粗輸出総額に占める産業別シェアのパターンと、国内付加価値総額に占める産業別シェアのパターンとの間には明確に差異がある。その重要な違いは、多くの製造業において、国内付加価値に占めるシェアが、粗輸出に占めるシェアよりもかなり小さいということである。特に、3つの機械産業（一般機械、電気・電子機械、輸送機械）の粗輸出に占めるシェアは合計で、1995年は68%、2009年は57%である。これに対して、国内付加価値に占めるシェアは同35%、31%である（表5）。これとは逆に、サービス産業の国内付加価値に占めるシェア（同38%、41%）は、粗輸出に占めるシェア（同11%、15%）よりも大きい。こうした傾向は、アセアン6向けや中国向けの輸出においても同様である。

ここでのポイントは、特に機械産業においてみられた生産ネットワークの発展により、機械産業の国内付加価値シェアは粗輸出シェアに比べて大きく下がったという点である。言い換えれば、

表5 産業別・輸出先別の日本の輸出の国内付加価値額と粗輸出額（単位：億米ドル）

産業	世界						アセアン6						中国			
	国内付加価値		粗輸出		国内付加価値		粗輸出		国内付加価値		粗輸出		国内付加価値		粗輸出	
	1995	2009	1995	2009	1995	2009	1995	2009	1995	2009	1995	2009	1995	2009	1995	2009
日本, 全産業	4,377	5,266	4,698	6,180	631	620	676	730	223	1,058	241	1,255				
国内付加価値・粗輸出比率	93%	85%	-	-	93%	85%	-	-	92%	84%	-	-				
製造業	2,570	2,896	4,152	5,225	380	335	613	609	142	655	232	1,198				
化学・非金属性鉱物	451	479	466	814	63	55	64	91	23	110	24	188				
金属・金属製品	355	481	299	583	59	65	60	92	25	107	32	135				
一般機械	301	334	606	666	46	38	93	76	20	84	43	172				
電気・電子機械	818	671	1,575	1,499	127	84	243	191	43	153	82	336				
輸送機械	423	608	994	1,341	50	53	118	116	7	107	17	235				
その他の製造業	220	323	211	322	34	40	35	44	24	94	34	132				
サービス業	1,647	2,163	537	946	227	260	62	120	72	359	9	56				
商業・ホテル・飲食業	393	631	179	310	58	77	28	41	14	94	0	2				
輸送・倉庫・通信業	371	687	260	513	47	88	27	71	14	100	5	35				
金融仲介業	208	264	39	35	27	30	2	2	10	48	2	1				
ビジネス・サービス業	595	492	52	80	84	55	5	5	29	101	2	19				
その他のサービス業	81	90	6	7	11	10	0	1	4	17	0	0				
農業, 鉱業, 電気・ガス・水道業, 建設業	159	206	10	9	24	25	1	1	9	43	1	1				

注) 粗輸出は輸出品の売上高, 国内付加価値は輸出品売上高から輸入中間財の価額を差し引いた額である(詳細については本文を参照されたい)。
出所) 経済産業省(各年版)および表1

輸出品の付加価値に占める、サービス関連の労働者や企業の貢献の割合が、通常認識されている以上に高まったということである。このことは、北九州に多く存在する製造業種企業、つまり新日鐵住金や東洋コーポレーション、安川電機、東芝、トヨタ、日産が関連する取引に対してもいえることである。つまり、AEC2015が日本、あるいは北九州や下関の産業に影響をもたらすのであれば、それは一般に考えられているよりも大きな影響をサービス産業にもたらすこととなるであろう。

6. 結論と政策的含意

アジア金融危機やドット・コム破産、世界金融危機などの影響を受けたものの、過去20年間におけるアセアン各国の経済成長は比較的良好なものであった(第2節)。アセアンの域内・域外貿易も急速に増加した。しかし、域内貿易の割合は比較的小さく、2005年以降大きく変化していない(第3節)。この点にだけ着目するならば、アセアンやAFTAは域内貿易の促進に対して効果的ではなかったと結論づけられるかもしれない。しかし、その背景には、(1)日本を含めた域外の貿易相手国との間に強い比較優位関係が存在したこと、(2)貿易を妨げる障壁の水準がアセアンではそもそも低いため、域内貿易における特惠的措置はそれほど重要でなかったという経済面での事情がある。

AEC2015によって、このような状況に変化がもたらされるであろうか。この問いに対する第4節での答えは、「ノー」である。つまり、予見できる範囲の将来において、アセアンの国際取引における域内貿易のシェアは、低い水準のままとどまるであろう。そのことは、AEC2015自体が不十分なものであることを意味するであろうか。矛盾しているようであるため複雑となるが、この問いに対する答えもまた「ノー」である。AEC2015はアセアンにおける域内の経済・政治的統合に向けた漸進的なステップの一部であり、自動車や物流分野などの主要な一部の産業において影響をもつものであるとみるべきである。その影響は主に、大規模な多国籍企業やそのサプライヤーに対してもたらされるだろう。特に、サービス産業においては、一般に考えられるよりも大きな効果をもたらすと考えられる(第5節)。

一方で、加盟国や日本、あるいは他の世界にとって、アセアンの経済・政治的な機構としての重要性は引き続き高まるであろう。特に、アセアンは平和維持や加盟国間の対話に加えて、紛争解決の面でもその推進に重要な貢献をしてきた。平和維持と加盟国間の対話は、1967年設立当初の加盟国5カ国や最近の新しい加盟国にとって、その経済成長のための重要な必要条件であった。対話を促し紛争を解決していくその手腕により、特に東南アジアや、あるいは北東アジアにおける領土問題において、アセアンは政治的・経済的に重要な貢献をもたらし続けるであろう。

以上のことから、日本の中央・地方政府はアセアンとの関係を保ちながら、民間企業や商工会議所などの民間団体を通じて、アセアンやAEC2015、あるいはアセアン域内の統合を促進するために取られた措置に関する情報を効果的に共有していく必要がある。AECによって恩恵を受けるのは、おそらく自動車・物流分野などのAECの優先統合分野であろう。ただし、地方政府は特定の企業や産業を安易に優遇することはできないし、財政資源も極めて乏しい。したがって、情報

提供に専念することが得策であろう。日本の商工会議所やアセアンにおける同様の機関、そして日本の国家機関と密接に連携・調整することで、そのためのコストは最小限に抑えられると考えられる。

注

- (注1)生活水準に関する指標はいずれのものも正確ではないが、米ドルで測った所得と購買力平価で測った所得の違いは、アセアンと日本との間の貿易されないもの（特にサービス）の価格の違いを反映している。貿易されないものは日本と比べてアセアン諸国の方がかなり安価なため、所得が同額であれば日本よりもアセアンの方がより多くを購買することができる。
- (注2)実質GDP成長率（現地通貨）は、個々の国における経済パフォーマンスの経年変化をみる最も一般的な指標である。
- (注3)日本企業がアセアンに供給する農産品は少額なため、ここでは非農産物に着目することとする。
- (注4) Kohpaiboon and Jongwanich (2015, p. 31)によれば、タイの他のAEC諸国への輸出の内、特惠関税を利用した貿易額の割合は、2006年の21%から2009～10年には30～32%に上昇した。ただし、2012年には26%へ落ち込んでいる。同様に、輸入については、2006～08年の12～13%から2011～2012年には26～27%へ上昇した。
- (注5)非関税障壁とは、通常、貿易と関連しない目的を達成するためにとられるが、貿易にも影響をおよぼす政策手段と定義される。
- (注6) ASEAN Secretariat (2013), ASEAN Secretariat and the World Bank (2013), Basu Das (2012, 2013), Basu Das et al. (2013), CIMB ASEAN Research Institute (2013), Intal et al. (2014)を参照。
- (注7)知的財産所有権保護の改善もまた、AEC2015の重要な目標の1つである貿易の促進に影響を与えると考えられているが、依然として協議中の分野である。
- (注8)貿易関連以外の政策目標を達成するための措置である非関税措置と、その一部である非関税障壁とを区別する研究もある。多くのケースにおいて、この違いは重要となる。しかし、厳密にこれらを区別して定義することは困難である。例えば、どんな時に表示義務が必要とされるのか。どんな時にそれは必要以上なのか。しばしば、重要な側面において、この種の問いに対する答えが不明瞭なものとなることは明らかである。
- (注9)多国籍企業の現地法人企業の売上高は会計年度ベースのものであるため、暦年ベースの輸入額とは厳密に比較することはできない。ただし、このデータからも現地法人企業の売上高が輸入総額よりも大きく、またより大きく伸びているということを確認することができる。
- (注10)2012年に、中国における売上高は大きく落ち込んだ。これは、主に、中国と日本との間の政治的緊張が高まったためである。
- (注11)ブルネイ、カンボジア、ラオス、ミャンマーにおける売上高は小さいため、経済産業省（各年版）には掲載されていない。
- (注12)ここでの議論をアセアン4に絞るのは、シンガポールは韓国と台湾とともにグループ化されており、またブルネイやCLMVについてはデータがないためである。
- (注13)北九州の非製造業の9社の内、雇用データが利用可能なのは3社だけであり、下関の2社についても雇用データが利用可能ではない。九州経済調査協会（2014）によれば、他にもアセアンや他の地域に現地法人をもついくつかの企業が北九州や下関に存在する。例えば、山九はアセアンに8社、その他の地域に25社の海外現地法人をもつ北九州の物流企業とされている。同社は北九州と歴史的に強い結びつきがあるが、東洋経済新報社（2014）や同社のホームページにおいてその本社は東京とされている（例えば、新日鐵住金の経営統合前の新日本製鐵と同様である）。
- (注14)例えば、タイのアセアン域内への特惠関税を利用した輸出をHS分類6桁ごとにみると、2012年において最大の15分類の内、6分類は自動車関連のものであり、15分野の輸出総額の半分強を占めている（Kohpaiboon and Jongwanich, 2015, p. 68）。
- (注15)付加価値とは、産出高から中間投入額を差し引いたものである。これは、雇用者所得に企業の利潤（営業余剰）、固定資本減耗、間接税を加え補助金を差し引いたものに等しい。後者の定義に基づいた場合、付加価値の大部分は雇用者所得と営業余剰である。
- (注16)同様の計算を他国に適用すると、1995年と2009年の両年でシンガポールが最も低く（それぞれ53%、50%）、次いでマレーシア（同60%、62%）、フィリピン（同69%、62%）、タイ（同70%、65%）と続き、輸入中間財への依存度が高いことを反映している。中国（88%から67%へ）やベトナム（76%から63%）の比率は大きく落ち込んでいる。インドネシアについては比較的高く（85%、86%）、輸入中間財への依存度が比較的低いことを反映している（OECD-WTO, 2013）。

参考文献

<日本語>

- 九州経済調査協会 (2014) 「九州・山口企業の海外進出 2013」『データ九州』2014年3月号
- 東洋経済新報社 (2014) 『海外進出企業総覧 [会社別編]』2014年版, 東京: 東洋経済新報社
- 経済産業省 (各年版) 『我が国企業の海外事業活動』第26回 (1996年版), 第36回 (2006年版), 第41回 (2011年版), 第44回 (2014年版), 第45回 (2015年版) 東京: 経済産業省 (<http://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kaigaizi/result-1.html>)
- 総務省統計局 (2014) 「平成24年経済センサスー活動調査」(<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/NewList.do?tid=000001056219>), 2014年12月11日閲覧

<英語>

- ASEAN Secretariat (2008) *ASEAN Economic Community Blueprint*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat (2009) *Roadmap for an ASEAN Economic Community 2009-2015*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat (2012) *ASEAN Economic Scorecard: Charting Progress to Regional Economic Integration, Phase I (2008-2009) and Phase II (2010-2011)*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat (2013) *Statistics to Track Progress: ASEAN integration inched up to 2015*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat and the World Bank (2013) *ASEAN Integration Monitoring Report*, Jakarta: ASEAN Secretariat and Washington, D.C.: World Bank.
- Asia-Pacific Research and Training Network on Trade, ed. (2011) *Fighting Irrelevance: The Role of Regional Trade Agreements in International Production Networks in Asia*, New York: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.
- Austria, Myrna S. (2013) “Non-Tariff Barriers: A Challenge to Achieving the ASEAN Economic Community,” in Basu Das et al., eds., (2013) pp. 31–94.
- Basu Das, Sanchita, ed. (2012) *Achieving the ASEAN Economic Community 2015: Challenges for Member Countries and Businesses*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Basu Das, Sanchita (2013) *ASEAN Economic Community Scorecard: Performance and Perception*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Basu Das, Sanchita, Jayant Menon, Rodolfo C. Severino, and Omkar L. Shrestha, eds. (2013) *The ASEAN Economic Community: A Work in Progress*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Bun, Maurice J.G., Franc J.G.M. Klaassen, and G.K. Randolph Tan (2009) “Free Trade Areas and Intra-regional Trade: The Case of ASEAN,” *Singapore Economic Review*, 54(3), pp. 319–334.
- CIMB ASEAN Research Institute (2013) *The ASEAN Economic Community: The Status of Implementation, Challenges and Bottlenecks*, Kuala Lumpur: CIMB ASEAN Research Institute.
- Elliot, Robert J. R. and Kengo Ikemoto (2004) “AFTA and the Asian crisis: Help or hindrance to ASEAN intra-regional trade?” *Asian Economic Journal*, 18(1), pp. 1–23.
- Hew, Denis and Hadi Soesastro (2003) “Realizing the ASEAN economic community by 2020: ISEAS and ASEAN-ISIS approaches,” *ASEAN Economic Bulletin*, 20(3), pp. 292–296.
- Intal, Ponciano Jr., Yoshifumi Fukunaga, Fukunari Kimura, Phoumin Han, Philippa Dee, Dionisius Narjoko, Sothea Oum (2014) *ASEAN RISING: ASEAN and AEC Beyond 2015*, Jakarta, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia.
- International Monetary Fund (2016a) *Direction of Trade Statistics*, September 2016 CD-ROM, Washington, D.C.:

International Monetary Fund

- International Monetary Fund (2016b) *World Economic Outlook, October 2016: Subdued Demand Symptoms and Remedies*, Washington, D.C.: International Monetary Fund, and online database, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2016/02/weodata/index.aspx>.
- Kohpaiboon, Archanun and Juthathip Jongwanich (2015) "Use of FTAs from Thai Experience," ERIA Discussion Paper Series 2015-02, Jakarta: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia.
- Nikomborirak, Deunden and Supunnavadee Jitdumrong (2013) "ASEAN Trade in Services," in Basu Das et al., eds., (2013) pp. 95–140.
- Nguyen, Trung Kien (2009) "Gravity Model by Panel Data Approach," *ASEAN Economic Bulletin*, 26(3), pp. 266-277.
- OECD-WTO (2013) "OECD-WTO Trade in Value Added (TiVA) - May 2013", accessed 17 December 2014, <http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVAORIGINVA>.
- Okabe, Misa and Shujiro Urata (2014) "The impact of AFTA on intra-AFTA trade," *Journal of Asian Economics*, 35, pp. 12–31.
- Ramstetter, Eric D. and Archanun Kohpaiboon (2015) "The Effects of the ASEAN Economic Community 2015 on Industries in Kitakyushu and Shimonoseki," AGI Working Paper Series, No. 2015-4, Kitakyushu: Asian Growth Research Institute.
- Wignaraja, Ganeshan (2013) "Regional Trade Agreements and Enterprises in Southeast Asia," Asian Development Bank Institute (ADBI) Working Paper No. 442, Tokyo: ADBI.
- World Trade Organization (various years), *World Trade Profiles*, 2006, 2013, and 2014 issues, Geneva: World Trade Organization.