

第8章 日本企業のサプライチェーンと FTA

石川 幸一

はじめに

本章では、日本企業の ASEAN におけるサプライチェーン構築が ASEAN の地域統合およびアジアの広域 FTA 交渉の進展にどのように対応して構築されてきたのかを考察するとともにサプライチェーンの効率化のために製造企業や物流企業が導入している手法についても触れている。その上で、サプライチェーン構築を支援する FTA について検討し、今後の FTA 政策の課題として TPP の発効と RCEP 交渉および FTAAP について言及した。また、2015 年 10 月に TPP が大筋合意したことからその評価を最初に行っている。

なお、本章は中間報告であり、日本の FTA 交渉状況、日本の FTA 戦略および課題、中長期的な FTA 戦略を含めたポスト TPP 戦略については論じていない。こうした論点は最終報告書で取り扱いたい。

1. TPP の大筋合意とその評価

TPP（環太平洋経済連携協定）交渉は、2015 年 10 月 5 日アトランタでの閣僚会議で大筋合意した。交渉が始まったのは 2010 年 3 月だからほぼ 5 年半を要したことになる。TPP は、2006 年に発効した P4（シンガポール、ニュージーランド、チリ、ブルネイ）を発展させた FTA であり、2008 年の米国の参加表明以降注目を集めていた。交渉開始時の 8 カ国（P4 プラス米国、豪州、ベトナム、ペルー）から現在は 12 カ国（マレーシア、カナダ、メキシコ、日本が参加）に増えている。日本は 2013 年 7 月から交渉に参加した。TPP は極めて高いレベルの自由化と新たなルールを作る 21 世紀の FTA を目標に交渉が行われてきた。本節では、政府発表の資料に基づき TPP 大筋合意結果について評価を行う¹。

（1）全体評価

1）日本を除き高い自由化率を実現

品目ベースの国別の自由化率の単純平均は 99.3%、貿易額ベースでは 99.5%となる。品目ベースでは自由化率 100%の国が 8 カ国、99%が 3 カ国、日本が最も低く 95%である。貿易額ベースでは自由化率 100%の国が 10 カ国、99%が 1 カ国、日本が 95%となっている。日本を除いて高いレベルの自由化を実現できたと評価できる。工業製品と農林水産品に分けると、工業製品の自由化率は日本が 100%でその他 11 カ国の平均は 99.9%である。

農林水産品は日本が 81%と極めて低いが、他の 11 カ国の平均は 98.5%となっている。なお、99～100%の自由化率は日本を除く先進国では例外的に高いわけではないことだ。ただし、ベトナム、マレーシアが先進国を含む FTA でこのような高い自由化を受け入れたことは高く評価すべきである。

表1 TPPの自由化率（関税撤廃率）

	品目数ベース	貿易額ベース
日本	95%	95%
米国	100%	100%
カナダ	99%	100%
豪州	100%	100%
ニュージーランド	100%	100%
シンガポール	100%	100%
メキシコ	99%	99%
チリ	100%	100%
ペルー	99%	100%
マレーシア	100%	100%
ベトナム	100%	100%
ブルネイ	100%	100%

（出所）内閣官房 TPP 政府対策本部「TPP における関税交渉の結果」

2) 新たなルールを策定

ルールの分野では、WTO や FTA で対象としていなかった新しいルールや従来のルールに新たな規定を加えるなどルール創りの点でも目標を実現したと評価できる。全く新たなルールは国有企業の規律である。知的財産、電子商取引、労働、環境などでは新たなルールが盛り込まれている。他の FTA ではすでに採用されているが、日本やアジアの国には新たなルールとなったものも多い。マレーシアは WTO と FTA を含めて初めて政府調達を開放し、知的財産では日本にとり新たなルールが規定された。

3) 各国の主張に配慮

大筋合意は、各国の主張を取り入れたバランスの取れた内容になっている。換言すると、妥協の産物である。たとえば、バイオ製剤のデータ保存期間は米国主張の 12 年と豪州などの主張する 5 年の間の 8 年となった。国有企業への政府の支援は規制されるが除外が認められ、衣類の原産地規則のヤーンフォワードについても例外（供給不足の物品一覧表）が認められた。産業界の要求により強硬な主張を行っていた米国が最後に妥協したことによる。米国主導といわれた TPP 交渉だが途上国の主張に折り合って合意したことは評価すべきである。

それ以外にも各国の主張に対する配慮は随所にみられる。途上国が主張していた公衆衛生に関するドーハ宣言の約束の確認(知的財産)、米国が反対していた権利消尽(並行輸入)、チリが主張していた遺伝資源の伝統的知識についての協力、チリが主張していた資本規制、マレーシアのプミプトラ政策、米国などが要望していた政府調達における地方政府の例外化、豪州の主張していた ISDS の一部例外と濫訴防止規定などである。

政府調達におけるプミプトラ政策への配慮については、地方政府機関の調達は開放されず、中央政府機関でも対象外の機関が指定されている。建設サービスについては、30%までプミプトラからの調達が認められ、その他の調達ではプミプトラ企業に1.25%から10%の範囲で価格優遇 (price preference) が認められた。

表2 TPP 交渉の対立点と大筋合意の結果

分野	関係国と主張	合意内容
日本の聖域5品目関税(関税)	日本は聖域5品目例外、米国は自動車の関税の長期間撤廃を主張	日本は現行制度維持、米国は自動車の超長期関税撤廃(乗用車25年とトラック30年)
ベトナムの衣類(原産地規則)	米国はヤーンフォワードを主張	ヤーンフォワード採用、供給不足物品は例外
米国の農業輸出補助金(物品の貿易)	豪州が撤廃を主張	TPP加盟国向けは禁止
資本取引規制(金融サービス)	チリが資本取引規制を要求	送金の自由が原則だが、チリは資本取引規制を認められる
生物製剤のデータ保護(知的財産)	米国は12年、豪州などは5年主張	8年で合意
地方政府の政府調達(政府調達)	米国などが例外を主張	米国、ベトナム、マレーシア、NZ、メキシコは地方政府を除外
ISDS(投資)	豪州はISDSに反対	ISDSは導入、濫訴防止措置、煙草規制は対象外
国有企業の規律	米国の主張に対しマレーシア、ベトナムなどが反対	国有企業優遇を禁止、地方政府の国有企業は除外、その他例外
プミプトラ政策(政府調達など)	プミプトラ政策の廃止にマレーシア国内で反対が強まる	政府調達でマレー人優遇政策を条件付きで認める

(出所) 内閣官房 TPP 政府対策本部資料、日本経済新聞などにより作成。

4) 途上国の TPP 参加のハードルが低下

新たなルールを採用したが、例外を認め各国の主張への配慮を行なった結果、中国を含め途上国の TPP 参加のハードルは従来考えられていたレベルよりも低くなった。

また、日本が聖域5品目の関税を維持(3割弱は関税撤廃)し、途上国の主張がかなり認められたように交渉の余地が大きいことも中国を含め途上国の参加を促進する要因になる。

5) 民間企業の TPP 利用促進

中小企業を含め民間企業の TPP 利用についての配慮が随所にみられる。原産地規則は関税番号変更基準が大半となり自己証明制度が採用された。貿易円滑化では事前教示、迅速通関が規定されている。中小企業の TPP 利用促進については、独立した章（24 章）が設けられ、TPP ウェブサイトの設置などが規定されている。

(2) 日本の交渉結果の評価

1) 自由化率の評価

TPP の日本の自由化率は 95.1%である。従来の日本の FTA の自由化率 85～89%からは大幅に上昇したが、前述のように他の参加国に比べると見劣りがする。これまでは、農水産物を例外にしていたため、FTA 相手国は工業製品を例外に出来た。TPP により日本の FTA の足かせをある程度外すことができ、今後の FTA 交渉でも従来よりは立場が強くなった。日本の自由化率が低いのは農林水産物の自由化率が 81%と低いためであり、これは、聖域 5 品目（米、麦、牛肉・豚肉、乳製品、甘味資源植物）の 74%を例外としたためである。その代償として米国の自動車関税は乗用車 25 年、トラック 30 年という超長期関税撤廃期間となった。なお、TPP が発効すれば日本の FTA カバー率は現在の 22.3%から 37%に上昇する。なお、発効後 7 年経過後、あるいは第三国との FTA の発効後に、関税については要請に基づき再協議できることを米国、豪州、カナダ、チリ、ニュージーランドと相互に規定している。

2) 米国との FTA 締結および既存 FTA の自由化拡大

TPP は日本にとり米国との FTA（およびカナダ、ニュージーランド）ができたことを意味し、米国との FTA がある韓国の企業に対する不利が是正される。また、既存の FTA の自由化を前進させている。たとえば、ベトナムについては日越 FTA で例外となっていた 3000cc 超の乗用車の関税が 10 年撤廃となった。日豪 FTA では 82.6%だった豪州の即時関税撤廃率が TPP では 94.2%に高まっている。サービス貿易では、マレーシアがコンビニへの外資規制を緩和し、ベトナムが小売業の出店についての経済需要テスト（出店審査）を 5 年後に廃止など、小売や金融で新たな自由化を行なった。政府調達ではマレーシア、ベトナム、ブルネイは TPP で初めて政府調達の開放を行った。

3) 工業品、農水産物の市場アクセスの改善

工業製品は TPP 全体で 99.9%の自由化率となり、輸出促進効果が期待できる。たとえば、

米国の自動車部品は品目数 87.4%、輸出額 81.3%の関税が撤廃される。米国への自動車部品の輸出額は約 9000 億円、関税は大半が 2.5%だから、関税削減額は概算で 200 億円となる。農水産品(食品を含む)の日本以外の 11 カ国の関税撤廃率は、最終的に 94.1% (カナダ) から 100% (NZ、ブルネイ、豪州、シンガポール) となる。各国の農水産品の高いレベルの自由化は、日本の農林水産品、食品の輸出の強力な応援となる。この機会を利用して攻め(輸出)を強化すべきである。

サービス貿易の自由化、政府調達の開化、投資自由化と保護、基準・規格(TBT)と検疫(SPS)の透明性向上なども日本企業の国際ビジネスを支援する内容である。

4) 日本の TPP 参加の評価

日本の自由化率が他の 11 カ国に比べて低いことから判るように日本の参加により TPP の高い自由化の実現という目標は完全には実現しなかった。一方で交渉を主導してきた米国と発言力の弱い途上国とのバランスをとり、難航していた交渉の妥結に貢献したといえる²。

(3) TPP の意義

大筋合意を踏まえて TPP の意義を再度確認しておきたい。

1) アジア太平洋の新たな通商秩序を創り FTAAP のベースとなる FTA

21 世紀の FTA に相応しい内容を持つ画期的な FTA である。高い自由化レベルと多様なルールを持つ包括的な FTA であり、アジア太平洋地域の新たな通商秩序を形作り、世界の通商ルールの方向を示す FTA となっている。韓国、フィリピン、インドネシアなどがすでに参加の意向を表明しており、TPP が FTAAP になる可能性が高まっている。

2) 21 世紀の FTA に相応しい新しいルールの策定

国有企業、電子商取引など新たなルールが盛り込まれた。とくに、国有企業についての規律は、他の FTA にみられない新たな、そして重要な規定である。これは米国の産業界からの「(民間企業と国有企業の)対等な競争条件」の実現という強い要望に応えたものである。国有企業と TPP 加盟国企業の無差別待遇、国有企業への非商業的な援助³の規制などが規定されている。ただし、特定の国有企業を除外することが認められ、日本を含め各国が地方政府の国有企業を適用除外にしている。

3) 米国が参加するアジアの FTA

EAFTA (ASEAN + 3)、CEPEA (ASEAN + 6) およびこの 2 つを統合した RCEP などアジア

の広域 FTA 構想では米国は除外されていた。TPP への米国の参加の目的の一つはアジアでの米国企業の利益の確保であり、TPP はブッシュ政権時代のアジアとくに ASEAN 軽視からアジア重視（アジア回帰）への転換の具体的な政策である。米国の参加は米国市場への輸出アクセス改善を期待する他のアジア諸国地域の TPP 参加を促す要因となる。

4) 自由、公正、無差別、ルールベースなどの西側市場経済運営の原則による経済統合

オバマ大統領は、TPP 大筋合意後の声明で、「中国のような国にグローバル経済のルールを書かせることはできない。我々がルールを書き、労働者を保護し環境を保全するルールを決めながら米国製品に新しい市場を開く」と述べている。オバマ大統領の TPP に関する声明は、「過去の FTA とは異なり、労働と環境の約束は強制力を持った (enforceable)」と述べている。これは、労働と環境章が紛争解決章の適用対象になったことを意味する。また、最低賃金、労働時間、職業上の安全・健康を規律する法令を定め輸出加工区に適用することが規定されたことも注目に値する。対等な競争条件 (level playing field) についても強調しており、国有企業の規制は中国の国家資本主義に対する牽制という意義もあると指摘されている。

5) 他のメガ FTA の交渉を促進

広域 FTA 構想の中で最初に交渉が始まり、合意に達したのは TPP である。TPP の交渉開始が RCEP、日 EUFTA、日中韓 FTA、TTIP など他のメガ FTA の交渉開始の誘因となったが、TPP の合意により他のメガ FTA の交渉は促進されるだろう。

(4) TPP の原産地規則

TPP の原産地規則は、関税番号変更基準が原則として採用されており、付加価値基準と関税番号変更基準の選択制が一部品目に採用されている。付加価値基準のみは一般機械、自動車など一部品目である。自動車は控除方式の付加価値基準または加工工程基準（特定部品 7 品目）の選択制、自動車部品は関税番号変更基準と付加価値基準の選択制および加工工程基準（特定部品 14 品目）となっている。衣類は生地が TPP 参加国の糸により作られた場合に原産品とするヤーンフォワード（原糸規則）を採用している。

関税番号変更基準は、関税番号（2 桁、4 桁、6 桁など品目で異なる）が変更されれば、原産性を付与するという規定であり、TPP 不参加国を含めどこから輸入しても基準を満たせば原産品として認められるため、企業には使い勝手のよいルールである。また、サプライチェーン構築の選択肢を拡大する。

付加価値基準では完全累積が採用されている。累積とは他のFTA参加国から輸入された部品の価額を生産国での付加価値に加える制度である。完全累積制度は最も寛大な原産地規則であり、TPP参加国で生産された部品は全て付加価値に加算できる。

完全累積制度により、TPP域内でのサプライチェーン構築が制度的に容易かつ有利となる。① TPP参加国からの調達増加、② TPP参加国への原料や部品生産のための投資増加、③ TPP不参加国からの生産拠点や調達の参加国への移転、などが起き、アジア太平洋のサプライチェーンネットワークが変化する可能性がある。また、後述のように衣類のヤーンフォワードによりベトナムへの繊維投資が急増している。

2. サプライチェーン構築と日本企業

(1) サプライチェーンの効率化

サプライチェーンは、顧客の要望する製品を高品質、リーズナブルな価格でできるだけ早く届けることを目的とした調達から生産、販売までの生産ネットワークであり、部品メーカー、製造業者、卸・小売業者などの荷主間のネットワークでもある⁴。競争力の鍵となるのは、コストとスピードであり生産販売リードタイムの短縮が重要である⁵。そのためにはサプライチェーンの効率化が不可欠である。リードタイムの短縮により、①顧客の要望する商品のタイムリーな提供、②不良・不働在庫の減少（倉庫費用と在庫金利の削減）が可能となる⁶。

橋本・石原（2010）によると、FTAにより部品の輸入関税が撤廃され、部品メーカーはよりQCDS（品質、コスト、納期、サービス）を重視した納入を強いられ、低廉かつ高品質なロジスティクス構築を要求されているとして次のような方法を紹介している⁷。

- ①バイヤーズ・コンソリデーション：多頻度少量納入のため輸入者専用のコンテナを仕立てる。バイヤーズ・コンソリデーションと納期・検品・船積・在庫（洋上を含む）・通関などを管理するための情報システムと組み合わせたロジスティクスの構築が必要となる。
- ②VMI: Vendor Managed Inventory: 部品メーカーによる在庫管理であり、家電メーカーが保税倉庫などを利用して行なっている。
- ③クロスドッキング：遠隔地の複数の部品メーカーから調達した部品を通過型物流センターで方面別に荷合わせして出荷する。
- ④ミルクラン：1台のトラックが複数のサプライヤーを巡回し小ロットで混載集荷し製造メーカーにJIT（ジャスト・イン・タイム）納入する⁸。タイトヨタでは150社の部品サプライヤーを5地域に区分して地域ごとにミルクラン調達を行なっている。

⑤共同配送：複数の自動車メーカー、部品メーカーが参加する共同配送で、物量の増大による荷役効率、コンテナ積載率の向上などが可能となる。

⑥広域拠点統合：ロジスティクス拠点を広域で統合し、拠点間を結ぶ物流を太くし、輸送ルートの手数を減らす。

こうした方法のいくつかは複数国にまたがるサプライチェーンの効率化の実現のために国境を超えた物流でも実施されている。根本・石原（2010）は、大量一括物流と中継地混載をその例としてあげている⁹。大量一括物流は、複数部品の混載、部品メーカーとの情報共有化・発注調整、数回分の発注ロットのとりまとめ、複数工場分の部品の混載によりコンテナの積載効率を向上させることができる。中継地混載は、部品1回当たりの出荷量が少ない場合に国際的な中継地でクロスドッキングを行なう方法である。トヨタはシンガポールで中継地混載を行なってきたが、2007年からタイに移管されている¹⁰。中継地混載による輸送にFTAを利用することが出来るかはFTAの規定により、後述のように利用できる場合は中継地でのBack to Back原産地証明書とラインボイス（第三国インボイス）の発行が要件となる。

（2）日本とアジア間のサプライチェーンの形成と変化

本項では、アジアでの日本企業のサプライチェーンの変遷を日本とASEAN間を事例として地域統合が開始されて以降を概観する。なお、図はイメージ図であることに留意願いたい。

1) 地域統合の開始（1990年代）

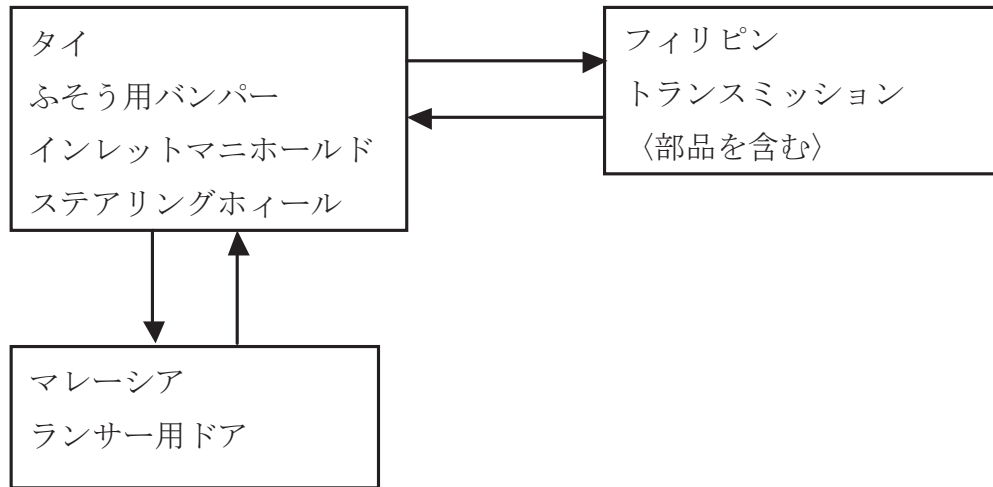
ASEANが地域統合に取り組み始めたのは1990年代に入ってからであり、AFTA（ASEAN自由貿易地域）を1993年に開始した。AFTA開始前の1988年に自動車を対象とした自由貿易スキームであるブランド別自動車部品相互補完流通計画（BBC）が実施に移されていた¹¹。BBCは三菱自動車工業がASEANに提案したスキームで、自動車メーカーによる部品のASEAN域内貿易に対して50%の関税削減を与えた。BBCは三菱自工、トヨタ、日産などにより活用され、部品の集中生産と域内補完を進展させた。1992年にASEAN自由貿易地域（AFTA）創設が合意されるとBBCを全品目に拡大しAFTAに統合するAICO（ASEAN産業協力スキーム）が1996年から実施された。AICOはASEAN域内の企業内貿易に0～5%の特恵税率を適用するなど自由化率も高まった。

AFTAはASEANの域内関税を15年で0～5%に削減する自由化計画であり、当初は工業製品が対象だったが、その後未加工農産品を加え、ASEANに新規加盟した4カ国（ベトナム

ム、ラオス、ミャンマー、カンボジア)も参加した¹²。AFTAは段階的に自由化を進めたため、実効性がないなどの批判があったが、ASEAN6では2002年に当初の目的(0~5%への削減)を実現し、2010年には関税を撤廃した。CLMVの自由化スケジュールはASEAN6よりも遅かったが2015年1月に91%を自由化し、2018年には全品目の関税を撤廃する。2015年10月のASEAN全体の関税撤廃率は95%となっている。

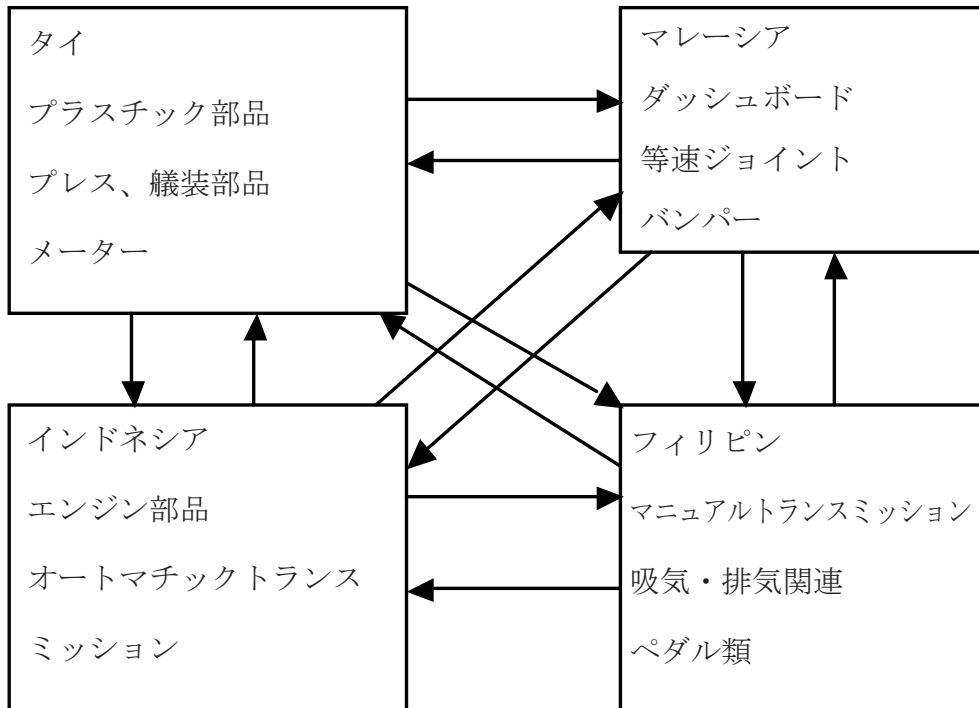
BBC、AICO、AFTAは、輸入代替工業化時期にASEAN各国に進出し、国内販売を目的に生産を行っていた多国籍企業が生産体制の再編のために利用した。輸入代替工業化時期は、自動車、家電などの工業品は高い関税で国内市場が保護されており、ASEAN域内での輸出は不可能だった。そのため、各国国内市場販売を目的に多くの種類の製品を比較的少量生産する体制となっており、非効率生産のため価格は高く、輸入品との競争もないため品質も良くなかった。ASEAN各国では重複投資、重複設備で重複生産を行っていたのである。そのため、最適地での集中生産とBBC、AICO、AFTAを利用した相互補完に切り替え、効率的な生産体制への再編を進めた。ASEAN域内の生産体制の再編はトヨタの事例が有名だが、ここではホンダの事例を掲げている。また、WTOの貿易に関連する投資措置協定(TRIMs)により特定措置の要求(パフォーマンス要求)が禁止され、途上国では2000年から国産部品使用(ローカルコンテンツ)要求が出来なくなった。

図1 BBCスキーム：三菱自動車工業の事例



(出所) 清水一史 (1998) 『ASEAN 域内経済協力の政治経済学』より作成

図2 AFTA：ホンダの事例



(出所) 大木博巳 (2006) 「ASEAN における日本企業の生産、研究・開発の進化」ジェトロより作成

2) アジア FTA 時代の開始 (2000 年代)

2000 年代に入ると東アジア各国は FTA 交渉を活発化させ、アジア FTA 時代が始まった¹³。2001 年 1 月に始まった日本とシンガポールの FTA (JSEPA) の交渉は、中国 ASEAN の FTA 交渉の誘因となり、2001 年 11 月の中国と ASEAN の FTA 交渉合意は ASEAN を巡る主要国・地域の FTA 競争を引き起こした。日本は 2002 年 1 月に ASEAN との経済連携協定構想を発表し、2003 年 12 月以降、ASEAN 主要国との 2 国間 FTA 交渉を開始した。その後、韓国、インド、豪州・ニュージーランドが相次いで ASEAN との FTA 交渉を開始した。

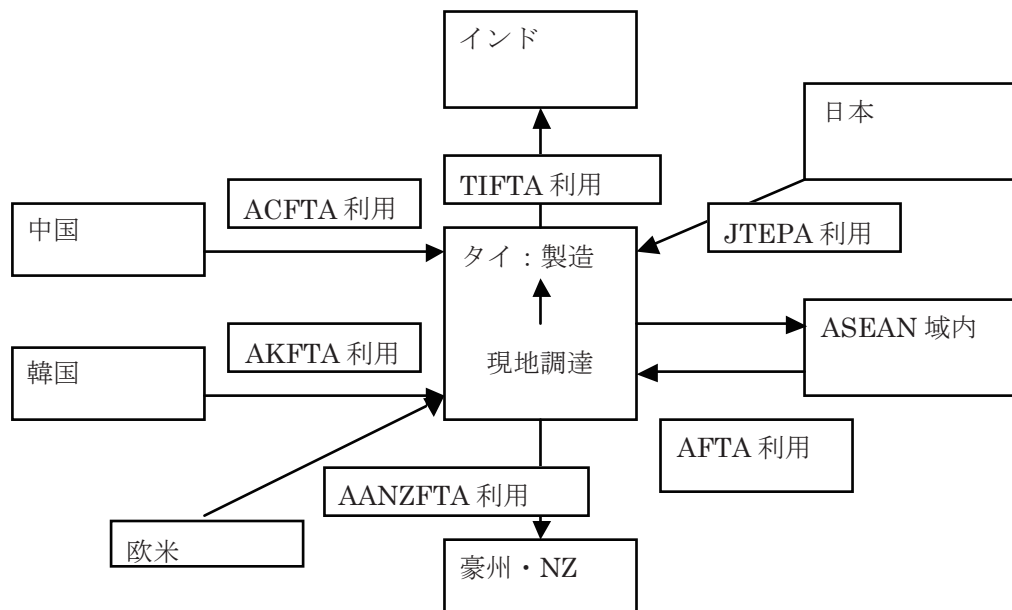
その結果、2010 年には 5 つの ASEAN + 1 が相次いで締結された¹⁴。これは、貿易転換効果による不利益を避けるためである。ASEAN を主要輸出市場としながら ASEAN と FTA を締結していない国は、FTA を締結した競合国の製品に市場が奪われてしまうため ASEAN との FTA に取組まざるを得なくなったのである。

5 つの ASEAN + 1 FTA は、日系企業 (およびその他の企業) に利用されており、ASEAN 域外への輸出と域外からの調達を容易にし、サプライチェーン構築の選択肢を増やし生産ネットワーク形成の多角化を進めた。タイとインド、タイと豪州の間では、ASEAN + 1 に加えて二国間 FTA が締結されている。これらの FTA を利用してタイから豪州への完成車輸出、あるいはインドへの家電製品輸出が増加している。その背景には、FTA を利用できる

ようになったため、豪州での自動車生産、インドでの家電生産を取りやめ、タイに生産移管したことがある。

AFTA を利用した ASEAN 域内からの調達、ASEAN + 1 を利用した ASEAN 域外からの調達の一方で、コスト削減、リードタイム短縮のための現地調達が進んでいる産業がある。その代表は自動車産業であり、野村俊郎（2015）によると、トヨタ自動車の新興国専用車 IMV (Innovative International Multipurpose Vehicle) の現地調達率はタイでは94%であり、旧型ハイラックスの66%から大幅に上昇している。一方、インドネシアでは75%、ASEAN 域内部品調達率は96%に達している（金額ベース）。ただし、部品メーカーの調達は輸入依存が大きく、実際の現地調達率は35%となる¹⁵。インドネシアでは部品サプライヤーの8割が日系企業、その9割弱が系列企業であり、日本でのサプライチェーンが移管された形といえる。

図3 現在のサプライチェーン タイのテレビ生産 (A社)



(注) これはイメージ図であり、原産地規則を満たせずFTAを使えない場合があることに留意が必要。

(出所) 筆者が作成。

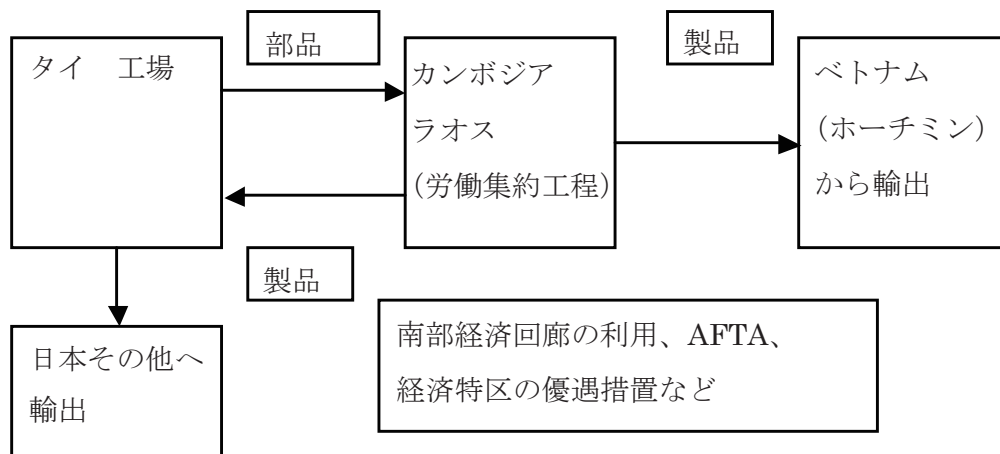
3) 新たな動き：メコン地域へのフラグメンテーション (2010年代)

ASEANは2003年の「第2 ASEAN 協和宣言」でASEAN経済共同体(AEC)の2020年創設を目標とした。2007年に創設年次は2015年に繰り上げられ、2008年からはAECブループリントにより行動計画が実施されている。AECは、物品貿易の自由化からサービス貿易、

投資、資本移動、熟練労働者の移動に統合を拡大・深化させ、輸送協力、エネルギー協力、格差是正などの広範な目標を掲げている¹⁶。サプライチェーン構築の観点で重要なのは、新規加盟4カ国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム。CLMVと呼ばれる）の関税削減とメコン地域での道路やメコン川の橋梁など輸送インフラの整備である。道路については、アジア開発銀行がイニシアチブを取っている大メコン圏（GMS）計画による経済回廊整備も重要である。その結果、現在はタイを中心にカンボジア、ラオス、ベトナムの間がトラック輸送で結ばれるようになった。

タイの最低賃金引上げや人手不足による賃金上昇からタイの労働集約的工程をカンボジアやラオスなど低賃金国に移す「タイプラスワン」とよばれる動きが顕在化し始めている¹⁷。そして、タイの工場とカンボジア、ラオス、ベトナムの工場や港湾が道路輸送で連結され、新たなサプライチェーンが構築されてきている。工場内の工程を分割し複数国で行なう「フラグメンテーション」がメコン地域で起き、CLM地域の工業化の推進力となっているといえる。

図4 メコン地域の新たな生産ネットワーク



(注) 製品は部品としての完成品を含む。

(出所) 筆者が作成。

4) 仲介貿易とサプライチェーン

実際の貿易は輸出国から輸入国への直送だけでなく、第3国を介在させる仲介貿易が多い。仲介貿易には、①貨物を輸送する物流と貿易書類を送る商流とも第3国経由である「物流・商流とも第3国経由」と②「物流は直送、商流は第3国経由」の2種類がある。FTAは直送を原則とするが、仲介貿易でもFTAを使える規定を設けるものが増えている¹⁸。

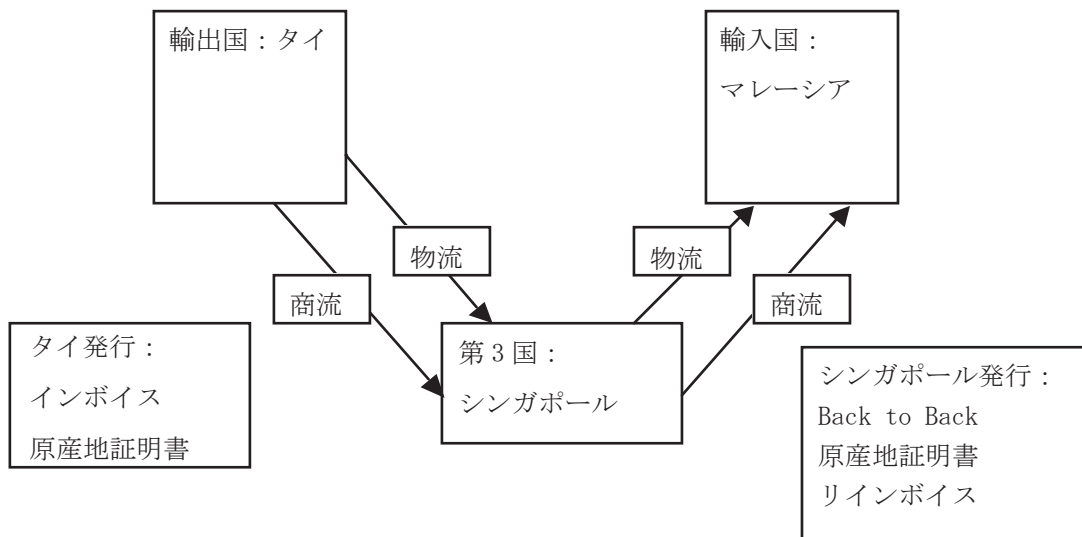
第3国の物流倉庫で製品の一部を保管、需給状況に応じて輸出する「物流・商流とも第

3国経由」で使われるのがバック・トゥ・バック原産地証明書である。貨物は直送するが第3国の統括会社などを経由してインボイスを切り替える取引も多い。この「物流は直送、商流は第3国経由」に使われる第3国インボイスも必要である。

①物流・商流とも第3国経由

アジアでは香港やシンガポールを経由する貿易が多い。中継地で貨物を仕向け地別に積み替えて混載して輸送し物流を効率化する（クロスドッキング）、中継地の倉庫に保管し製品在庫を調整、販売が好調な品不足国への転売といった需給調整などの目的でこのタイプの仲介貿易は利用されている。こうした仲介貿易では、第3国でのBack to Back原産地証明書と第3国企業の発行するラインボイス（第3国インボイス）によりFTA利用が可能となる。第3国は同一のFTA参加国でなければならぬためこの制度はメガFTAほど使いやすい。

図5 物流・商流とも第三国経由



(出所) 椎野・水野 (2010) などを参考に作成。

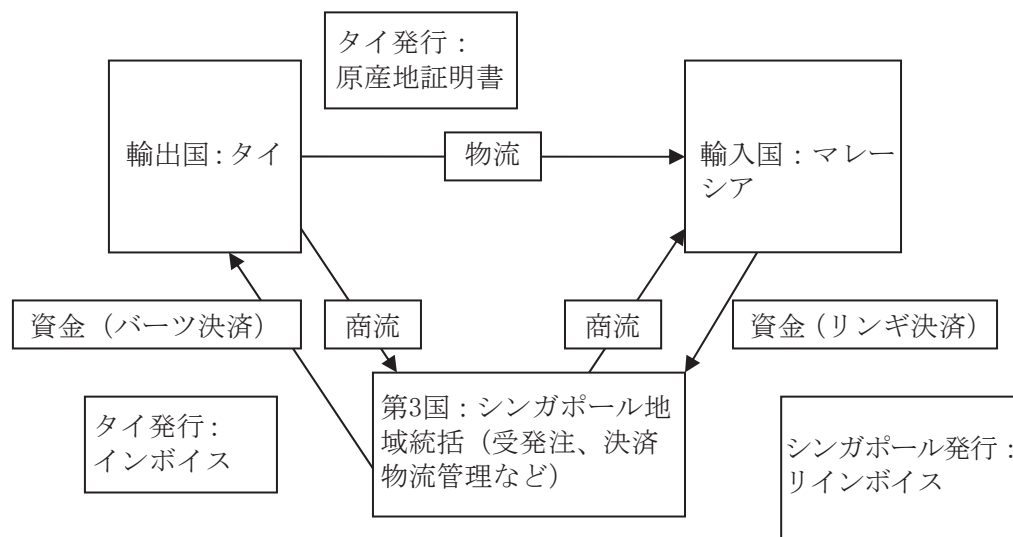
②物流は直送、商流は第3国経由

貨物は直送するが、貿易書類は第3国経由という仲介貿易である。香港やシンガポールに置かれることが多いアジア地域統括拠点で受発注、決済、物流管理、FTA利用の統括などが行なわれるためである。第3国でラインボイスを発効することによりFTAが利用可能となる。

FTA ビジネス研究会 (2014) によると、商流を国際金融センター (シンガポール、香港など)

が置かれている第3国を経由させ、決済業務を一本化することにより、現地通貨建てで決済が可能となり為替変動に強い現地経営が実現する¹⁹。たとえば、シンガポール経由で行えば、アジア各国の通貨の調達が可能のため、タイからシンガポールを経由してマレーシアに輸出する場合、タイではパーツ、マレーシアではリングgitと現地通貨での決済が可能となり、為替リスクや通貨交換の負担が軽減できるというメリットがある。

図6 物流は直送、商流は第三国経由



(出所) 椎野・水野 (2010)、FTA ビジネス研究会 (2014) を参考に作成。

5) メガ FTA 時代 (2013 年以降)

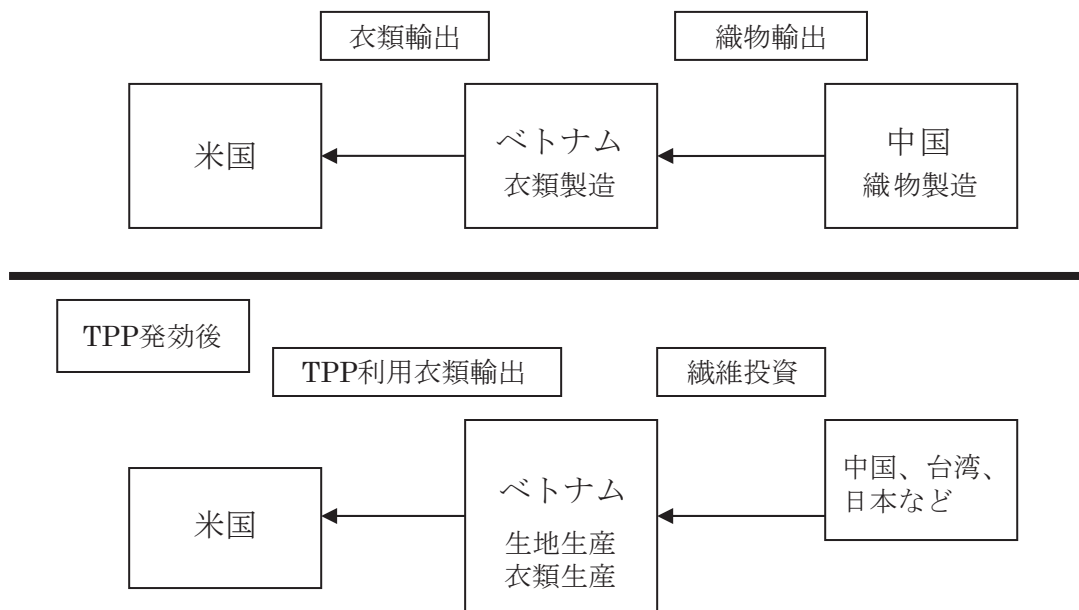
5つの ASEAN + 1 FTA の締結は大きな成果であるが、その自由化レベル、関税削減方式、対象分野などは異なっている。自由化率は豪州・ニュージーランドとの FTA が最も高く、インドとの FTA は 75%程度と極めて低レベルである。原産地規則は 40%付加価値基準と関税番号変更基準の選択方式が多いが、インドとの FTA は付加価値基準と関税番号変更基準の併用という厳しい規則となっている。

ASEAN を中心に FTA のネットワークが出来たが内容が異なっているため FTA 利用のための企業の事務およびコスト負担が大きいという問題が生じた。FTA ネットワークは実際はつながっておらず、たとえば、日本から部品を ASEAN に輸出し ASEAN からインドに輸出する場合、原産地規則 (付加価値基準) を満たせず ASEAN インド FTA を使えないなどのケースが出てきた。こうした問題を解決するには、東アジア各国が参加する広域 FTA を創り、累積原産地規則を導入することが必要である。

アジアの広域 FTA は、2010 年から交渉が始まり、2015 年 10 月に大筋合意に達した TPP

(環太平洋経済連携協定) と RCEP (東アジア地域包括的経済連携) の2つがある。RCEP は目標の2015年合意に至らず、2016年中の合意を目標にしている。TPPの発効は2017年になるという見方が多いが、すでにサプライチェーンへの影響が出始めている。ベトナムでは繊維への投資が急増している。TPPでは衣類の原産地規則として「糸の製造、生地 of 製造、裁断・縫製の3工程をTPP参加国で行わなければならない」という原産地規則(ヤーンフォワード)が採用されたためである。中国製の糸で製造した生地でも衣類を製造してもTPPの特恵税率の対象にならないのである。そのため、TPP交渉中から中国企業、台湾企業、日系企業、ベトナム企業などによる繊維製造への投資が行なわれている²⁰。加工工程基準を採用した自動車でもサプライチェーンの変化が起きる可能性があり、調達あるいは投資の動きが注目される。

図7 TPPによるサプライチェーンの変化(ベトナムの衣類)



(出所) 筆者が作成。

3. サプライチェーンの効率化とFTA

(1) FTAを前提とした生産体制の再編

日本企業は、1950年代末～60年代初めの時期にアジア地域に製造業投資を開始した。初期は各国の輸入代替型工業化政策に対応した投資だったが、その後輸出指向型投資に転換し、とくに1985年のプラザ合意後に輸出指向型投資が激増した。1993年からASEAN自由貿易地域(AFTA)形成が始まるとASEAN域内での調達・生産体制の再編が進み、2000年代に入りアジア地域でのFTA締結が本格化するとFTAを利用した生産体制の構築が日本

を含む東アジア全体で進展している。

2010年以降はAFTAの進展、5つのASEAN+1FTAの実現などに加え、メコン地域の経済回廊など輸送インフラの整備に伴い、カンボジアやラオスなど工業化が遅れていた地域が東アジアの生産ネットワークに加わり始めている。東アジアは事実上の統合が先行したといわれるが、こうした生産ネットワークは日本企業を初めとする東アジア企業の投資と企業内取引などの貿易により形成されてきた。ただし、自動車産業などでは関税障壁が高かったため、AFTAなど制度的な統合により関税撤廃が進んだことで途上国間の生産ネットワーク構築が1990年代後半から進展した。

現在、日本企業はFTAを前提とした投資、生産、調達、販売を行なうようになっている。製品を早く、低コストで顧客に提供するために、最適地調達、最適地生産を行い、調達から生産、販売までのネットワークであるサプライチェーンが東アジアで作られている。そしてサプライチェーンの効率化が競争力に大きく影響するようになっている。そのため、FTAは関税撤廃に加えて、サプライチェーンの効率的な構築の支援のための自由化、円滑化などの措置を含む「深い統合」を目指すことが求められている。

多くの国を跨って工場間で部品など中間財が取引される貿易をボールドウィンは21世紀型貿易と名づけている。「物を売る」ための貿易システムである20世紀型貿易に対し21世紀型貿易は「物を作る」ための貿易であり、物、人、アイデア、情報、投資、ノウハウなどが国際的に双方向で移動していると指摘し、21世紀型貿易を「貿易・投資・サービス・知的財産の連携 (nexus)」と呼んでいる²¹。また、20世紀型貿易は、made-here-sold-there という二国間の取引であるのに対し、21世紀型貿易は、made-everywhere-sold-there という多国間に跨る取引であると指摘している。そのため、20世紀型地域主義では関税撤廃を目的とするものでよかったが、21世紀型地域主義は企業の越境取引の複雑化に対応した「深い統合」を具体化する規定が求められるとして、下記のような規定をあげている。

表3 深い統合を具体化する FTA の規定の例

<p>①税関：情報提供、インターネットによる新たな法・規定の提供、訓練。</p> <p>②国家貿易企業：独立した競争当局の設立・維持、生産とマーケティングにおける無差別、情報提供、GATT17条（国家貿易企業の規定：無差別待遇など）の確認。</p> <p>③国家支援：反競争的行為の評価、国家支援の額と支援先の報告、情報提供。</p> <p>④公共調達：漸進的自由化、内国民待遇と無差別原則、インターネットによる法・規制の公表、公共調達システムの確立。</p> <p>⑤ TRIMs：ローカル・コンテンツ、輸出要求に関する規定。</p> <p>⑥ GATS：サービス貿易自由化。</p> <p>⑦ TRIPS：基準の調和、実施、内国民待遇、MFN。</p> <p>⑧競争政策：反競争的ビジネス行為に対する措置、競争法の調和、独立した競争当局の設立。</p> <p>⑨知的財産権：TRIPS 協定で言及されていない国際協定への参加（言及されているのはパリ条約、ベルヌ条約、ローマ条約、IPIC 条約）。</p> <p>⑩投資：情報交換、法的枠組み、手続きの調和と簡素化、内国民待遇、紛争解決メカニズム。</p> <p>⑪資本の移動：資本移動の自由、新たな規制の禁止。</p>
--

（出所）Baldwin、Richard (2014), "Multilateralising 21st century regionalism", OECD Conference Centre, p14

（2）サプライチェーン効率化に向けた FTA の規定

日本企業の効率的なサプライチェーン構築を支援するための FTA の規定としては次のような内容が考えられる。

1) 投資

アジアの生産ネットワークは企業の投資による生産拠点の設置と部品調達など生産拠点間での取引により作られてきており、投資の自由化と保護は効率的なサプライチェーン構築に最重要である。途上国のサプライチェーンへの参加は企業の投資により実現するため CLM など後発の途上国の工業化のためにも投資自由化は重要である。投資前の内国民待遇など高いレベルの自由化と ISDS を含めた保護、TRIM より広範囲のパフォーマンス要求の禁止などの規定が必要である。

2) サービス貿易

サプライチェーンの構築には、輸送、倉庫など物流、流通などのサプライチェーンに直接関連する分野で外国企業の投資を受け入れることが効果的である。金融、通信、機械の保守やレンタルなど製造業を支援するサービス、IT などのサービス分野の自由化（とくに第3モード）も必要である。サービス貿易は GATS での自由化約束を大幅に超える自由化の実現が求められる。

表4 日本のASEANとの二国間EPAにおける相手国のGATSを超える自由化の例

マレーシア	①機器保守修理・レンタル・リース：建設機器・事務機器などのレンタル・リースの外資51%（マレーシアで生産された製品の扱いのみ）、②事務機器・ボイラーなどの保守修理の外資51%（マレーシアで生産された製品・リース業者が扱う場合のみ） ②通信：一部分野で外資制限緩和 ③運輸：外航海運貨物船のレンタルサービスを新に約束 ④その他：会計サービス、エンジニアサービス、医療等に関する研究・開発、市場調査サービス、観光（ホテル）等
タイ	①機器保守修理・レンタル・リース：家電製品の保守修理の外資60%（タイと日本で生産された自社製品のみ） ②コンピューター関連サービス：外資50%未満を約束（貸付資本比率条件あり） ③流通：卸・小売の外資75%（タイで生産された自社製品のみ、自動車は日本生産の自社製品も可） ④その他製造業関連サービス：物流コンサル業は51%（貸付資本比率条件あり） ⑤運輸：外航海運貨物サービス貨物留保措置撤廃、海運貨物取扱・海運代理店を新たに約束 ⑥その他：ホテル宿泊サービス、広告業の外資50%以下（貸付資本比率条件あり）
インドネシア	①機器保守修理・レンタル・リース：家電、事務機器、自動車の保守修理についてインドネシアで生産された自社製品を扱う場合に10年間の現行法令適用を約束（実質外資無制限） ②コンピューター関連サービス：一部分野につき3年間の現行法令適用を約束（実質外資無制限） ③流通：家電、事務機器、建設機器、自動車の卸売業についてインドネシアで生産された自社製品を扱う場合10年間の現行法令適用を約束（実質外資無制限） ④金融：金融リース業の借入資金対自己資本比率制限につき調達元別内外差別撤廃 ⑤通信：専用線サービスなど一部分野を新たに約束、基本電気通信サービス等の外資制限を40%に緩和 ⑥運輸：海運貨物取扱いサービス、船舶の賃貸サービスを一定制限のもとに新たに約束 ⑦その他：旅行代理店サービス・ツアーオペレーターサービスにおける事業者数制限緩和などを約束

（出所）経済産業省（2015）『不公正貿易報告書2015年版』

3) 貿易円滑化

貿易円滑化は、迅速かつ効率的な物流に不可欠であり、重要性を増している。税関業務の簡素化、シングル・ウィンドウ、シングル・ストップ（陸送の場合）、透明性の向上などが求められている。日本のEPAでは、事前教示制度があり、TPPでも事前教示制度が採用された。また、TPPでは迅速通関（貨物到着から48時間以内の引取り許可）と急送貨

物は書類提出から6時間以内の引取り許可が規定されている。途上国では依然として問題となっている通関に関連する汚職はコスト増の要因であり TPP のようにその防止を規定すべきである。

4) 原産地規則

原産地規則は寛大で企業が使いやすいものが望まれる。日本の EPA の原産地規則は、①付加価値基準と関税番号変更基準の選択方式、②累積規定、③第三国経由の仲介貿易での利用、④ロールアップなど、が規定されており、企業の使い勝手が良い規則と評価できる。原産地証明については、①第三者証明が当初採用され、その後、②認定輸出者（スイス、メキシコ、ペルー）が追加され、豪州との EPA で③自己申告制度が採用された。自己証明制度の採用が世界の方向性だが、企業の負担が大きく第三者証明との併用が望ましい。企業からは原産地証明の価格記載要件の撤廃が要望されており、AFTA では日系企業の要望を受け入れて付加価値基準で価格記載要件を撤廃した。

表5 原産地規則における累積制度

<ul style="list-style-type: none"> ・ ロールアップ：締約国からの輸入部品が付加価値基準を満たしていれば100%の価額を原産に加算。 ・ ロールダウン：締約国からの輸入部品が付加価値基準を満たしていなければ付加価値を全く加算しない。 ・ 救済テスト（吸収ルール）：締約国からの輸入部品が付加価値基準を満たしていなくても付加価値を原産に加算。 ・ 完全累積はロールアップと救済テスト（吸収ルール）を併用。ただし、TPPの完全累積は救済テスト（吸収ルール）である。 ・ 部分累積：①ロールアップとロールダウン（欧州経済領域）、②ロールアップなし・ロールダウン、③ロールアップ・部分的な救済テスト（ATIGA、原産比率20%以上） ・ FTA締結国累積制度（EU、カナダFTA）当該FTA以外のFTA締結国からの輸入品に原産性を認める。
--

（出所）日本機械輸出組合（2005）「APEC 域内の原産地規則及び税関手続きに係る調査研究」、Inama, Stefano and Sim, Edmund W (2015) "Rules of Origin in ASEAN: A Way Forward" Cambridge University Press などにより作成。

5) 規格・基準

日本の EPA では、① WTO の TBT 協定の権利義務の再確認と情報交換、協力、照会所の指定の規定、②相互承認（MRA）章で、輸入国の基準・手続に基づき輸出国の政府の指定した機関が行った適合性評価を同等のものとして相互に受け入れ、が規定されている。適用範囲は電気製品と通信端末機器と無線機器であり、日本は MRA 法を制定（シンガポールとの EPA）、③相互承認章を設け電気製品を対象に適合性評価結果を相互に受け入れ、MRA 法

ではなく電気用品安全法で実施を担保（タイ、フィリピンとの EPA）となっている。

EU シンガポール FTA では、電気電子製品では第 3 者認証の撤廃と供給者適合宣言、自動車と部品では UNECE 基準および EU の試験結果の承認を規定している。適合性評価の相互承認の拡大を図るとともに、TPP のように FTA 締約国の規格作成への参加、適合性評価の結果を受け入れないときの理由の説明など透明性の向上などの規定を入れていくべきであろう。

6) 知的財産権

日本企業はアジア地域で知的財産権の侵害により大きな被害を被っており、また、今後アジアで研究開発を行なっていくためにも知的財産の保護強化は重要である。TRIPS 協定で言及されていない国際協定への参加、知的財産保護の強化に関する TPP の規定を取り込んでいくべきであろう。

7) 競争政策

ASEAN では競争法が制定されている国は 5 カ国であり、残りの 5 カ国は制定されていない。途上国では競争法令の制定と競争法令執行当局の設立のための協力が必要である。日本の EPA では、競争章で反競争的行為に対し当局が自国法に基づき適当と認める措置をとることと反競争的行為の規制に関して協力することなどが規定されている。TPP では、競争法令の制定、当局の維持、競争法令を自国で全ての商業活動に適用するように努めること、競争法令の執行における手続きの公正な実施、競争法令の違反により自己の事業、財産に対する損害を受けた者が救済を求める権利（私訴の権利）などが規定されている。

TPP では、競争政策章とは別に国有企業および指定独占章が設けられ、国有企業が物品サービスの購入・販売に当たり商業的考慮に従って行動することの確保、他の締約国の企業、物品、サービスに当該締約国、当該他の締約国以外の締約国、非締約国以外の企業よりも不利でない待遇を確保すること（内国民待遇、最恵国待遇）、非商業的援助により他の締約国の利益に悪影響を及ぼしてはならないことなどが規定されている。

8) FTA 利用に関する情報提供などの支援

メガ FTA 時代に入り、企業が利用できる FTA は多くなってきた。これは、輸出や調達に当たり利用できる FTA の選択肢が増えたことを意味する。一方で FTA 利用に関する実務が複雑化している。たとえば、マレーシアの日系企業がベトナムから調達を行なう場合、AFTA、ASEAN + 1 FTA をこれまで利用できたが、今後、TPP、さらには RCEP も使えること

になる。各 FTA の譲許表（ステーキング表があればより便利）を比較し、どの FTA を使えば最も有利なのかを判断する必要がある。各 FTA の原産地規則や原産地証明手続きも検討すべきであるし、マレーシアからの輸出先により使うべき FTA は異なってくる。TPP では環境や労働の規定があり、規定に違反する物品の輸入を規制している。こうした FTA を使うための調査とそのための手続きは中小企業が自社の人員のみで行うのは困難である。ジェトロ、商工会議所などによる FTA 利用のための情報提供、相談を格段に充実する必要がある。

4. TPP 大筋合意後の日本の FTA 政策

2018 年までに FTA 比率 70% を目指すことが現在の目標となっている。現在 22.3% だが、TPP が発効すれば 37% に上昇する。まずは、TPP の発効と参加国の増加、RCEP の合意を目指すべきである。RCEP 合意後は FTAAP 交渉が目標となる。

(1) TPP の発効

2015 年 10 月の瀬戸際の合意は漂流よりもはるかに良かったと評価できる。途上国は、あまりに急進的なスケジュールは対応が難しい。体制移行でもアジアは漸進主義で成功しており、高い目標を掲げながらの段階的な自由化が現実的である。まずは、TPP の批准と発効が重要である。TPP は生きた協定なので、継続的自由化の実施（関税、政府調達、競争など）が可能と考えられる。FTAAP 実現に向けて TPP 参加国の拡大を図ることが求められる。とくに、日本企業のサプライチェーンの中で極めて重要な位置にあるタイの参加が望まれる。なお、インドネシア、フィリピン、韓国、台湾などが何らかの形で参加の意思あるいは希望を表明している。

(2) RCEP

2013 年に交渉を開始した RCEP は 2015 年合意を目標としていたが、合意は 2016 年に繰り越された。RCEP は製造業生産の 5 極（日中韓 ASEAN インド）を含んでおり、日本企業のサプライチェーンに重要な FTA である。アジアの日本企業の部品調達の 90～95% が RCEP 参加国からとなっている²²。日本の輸出では、TPP 参加国向けが 30% に対し、RCEP 参加国向けは 46% である。RCEP は世界の GDP の 29.6%（2012 年）を占めているが、2050 年には 50% を超える可能性（世界銀行）があり、市場としての重要性は極めて大きい。

自由化は ASEAN + 1 FTA を相当程度上回ることを目標にしているが、ASEAN インド FTA (AIFTA) の自由化率が 75% 程度と低く、インドは高い自由化率に対して消極的である。

2015年12月20日に発効した中韓FTAの自由化率も10年目で韓国79.2%、中国71.3%と低い。こうしたネガティブな要因から高い自由化率が実現できるかは不透明である。

原産地規則は寛大で企業が使いやすいものにすることが必要である。ただし、AIFTAは付加価値基準と関税番号変更基準の双方を同時に満たさねばならず（併用方式）きわめて厳格である。中韓FTAの原産地規則も一部は厳格（乗用車は併用方式で60%付加価値基準と関税番号変更基準の併用）である。40%付加価値基準と関税番号変更基準の選択方式、完全累積、仲介貿易での利用可能などが求められる。なお、ASEANと豪州・ニュージーランドFTAでは完全累積の採用を検討している。

RCEP参加国は日本、韓国、シンガポールを除きWTOの政府調達協定に参加していない。TPPでは、マレーシア、ベトナム、ブルネイ、豪州、ニュージーランドが政府調達を開放しており、RCEPでも政府調達の開放を検討する時期がきている。

表6 AFTAおよびASEAN+1FTAの原産地規則

	AFTA	AJCEP	ACFTA	AKFTA	AANZFTA	AIFTA
一般規則	RVC40%、CTHの選択型	RVC40%、CTHの選択型	RVC40%	RVC40%、CTHの選択型	RVC40%、CTHの選択型	RVC35%とCTSHの併用型
RVCの計算方式	直接法と間接法	間接法	直接法	直接法と間接法	直接法と間接法	直接法と間接法
品目別規則 (PSRO)	繊維衣料品、鉄鋼、電子製品、自動車など	全てのHS章にある	皮革、繊維衣料品	全てのHS章にある	全てのHSの章にある	
累積	適用、部分累積規定あり	適用	適用	適用	適用	適用
デミニマス	適用 (FOBの10%)	適用 (一部品目)	不適用	適用 (一部品目)	不適用 (一部品目)	不適用
ロールアップ		あり				

(注) RVCは付加価値基準、CTHは関税番号変更基準 (HS4桁)、CTSHは同6桁。

(出所) 各協定及びStefano Inama and Edmund W Sim(2015), "Rules of Origin in ASEAN: A Way Forward", Cambridge pp.41-43 により作成。

(3) FTAAP

TPP、RCEP合意後の課題はFTAAPをどのように創設するかである。TPPとRCEPがFTAAPへの道筋と位置づけられているが、TPPが先に合意しTPP参加国が増加する可能性が高い。韓国、ASEAN主要国がTPPに参加すれば、TPPがFTAAPへの道筋となるのではないか。FTAAPには米国の参加が不可欠であるが、自由化率が低くなる可能性があるため米国の参

加は考えにくい。一方、前述のように中国がTPPに参加する可能性はあるが、インドの参加はありえない。RCEPはインドを含む東アジアのFTAとしての意義があり、困難は予想されるが高い自由化率を目指して交渉を行うべきである。

注

- 1 内閣官房 TPP 政府対策本部「TPPにおける関税交渉の結果」、同「環太平洋パートナーシップの概要（暫定版）（仮約）」、同「環太平洋パートナーシップ協定（TPP 協定）の全章概要」、New Zealand Government, “TPP Agreement”
- 2 交渉の内幕については、甘利明「アメリカ代表を何度も怒鳴りつけた TPP 交渉二年七カ月の全内幕」『文藝春秋』2015年12月号、が詳しい。
- 3 贈与や商業ベースよりも有利な条件での貸付などと例示されている。
- 4 根本敏則・橋本雅隆（2010）「自動車のグローバル・ロジスティクス」、根本敏則・橋本雅隆編『自動車部品調達システムの中国・ASEAN 展開』中央経済社、9ページ。
- 5 飯塚博氏のご教示によると、生産リードタイムが3ヶ月とすると調達に30～60日を要している。
- 6 飯塚博（2010）「東芝におけるFTAと生産・調達ネットワーク」報告資料。
- 7 橋本雅隆・石原伸志（2010）「グローバル・ロジスティクスの形成と制約要因ータイ通関制度下での部品調達ロジスティクスの最適化」。根本・橋本前掲書所収。
- 8 橋本雅隆・石原伸志・林克彦（2010）「タイトヨタの自動車部品のミルクラン調達」、根本・橋本編前掲書、87ページ。
- 9 根本敏則・石原伸志（2010）「トヨタの自動車生産と部品調達ロジスティクス」、根本・橋本前掲書所収、54～55ページ。
- 10 根本敏則・石原伸志（2010）「トヨタの自動車生産と部品調達ロジスティクス」、根本・橋本前掲書所収、65ページ。
- 11 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、109～137ページ。
- 12 AFTAについては、助川成也（2015）「AFTAと域外とのFTA」石川幸一・朽木昭文・清水一史『現代ASEAN 経済論』文眞堂、177～190ページ。
- 13 石川幸一（2011）「新段階に進むアジア太平洋の地域統合」アジア政経学会『アジア研究』第57巻3号、11月。
- 14 5つのASEAN + 1 FTAについては、助川（2015）を参照。
- 15 野村俊郎（2015）『トヨタの新興国車 IMV そのイノベーション戦略と組織』文眞堂、135ページ。
- 16 ASEAN 経済共同体については、石川幸一・清水一史・助川成也（2013）『ASEAN 経済共同体と日本』文眞堂、を参照。
- 17 代表的な例として、ミネベア（カンボジア）、スワニー（カンボジア）、矢崎総業（ラオス）などがあげられる。牛山隆一（2012）「CLMにおける日本企業の事業展開」日本経済研究センター『アジア「新・新興国」CLMの経済』93～119ページ、牛山隆一「日本企業、メコン圏で経営を強化ーカンボジア進出事例を中心に」日本経済研究センター『メコン圏経済の新展開』66～85ページ。
- 18 椎野幸平・水野亮（2010）『FTA 新時代』ジェトロ、132～136ページ。
- 19 FTA ビジネス研究会編（2014）『FTA/EPA でビジネスはどう変わるか』東洋経済新報社、204～206ページ。
- 20 「ベトナム、縫製の好適地」日本経済新聞2014年11月22日付け、「ベトナムを対米輸出拠点に」日本経済新聞2016年1月15日付け。
- 21 Baldwin, Richard(2014) ” Multilateralising 21st Century Regionalism” , OECD Conference Centre, Paris
- 22 石川幸一（2015）「RCEPの意義と課題」石川幸一・馬田啓一・国際貿易投資研究会『FTA 戦略の潮流：

第8章 日本企業のサプライチェーンとFTA

課題と展望』文眞堂、42 - 52 ページ。