

第13章 日本企業のサプライチェーンとFTA –ASEAN との関係を事例として–

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について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構築を支援するアジアの広域FTAとしてRCEPに求められる要件について検討している。第1節では、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先行研究により紹介し、第2節では地域統合が開始されて以降の日本企業のASEANとのサプライチェーン形成を概観するとともにメガFTA時代のサプライチェーンの変化の可能性についても検討している。第3節ではサプライチェーンの効率化に必要なFTAの要件について考察している。

1. サプライチェーン構築と日本企業

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¹。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²。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・不動在庫の減少（倉庫費用と在庫金利の削減）が可能となる³。

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⁴。

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、家電メーカーで保税倉庫などを利用して行っている。

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⁵。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後期で統合し、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越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⁶。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う方法である。トヨタはシンガポールで中継地混載を行ってきたが、2007 年からタイに移管されている⁷。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 原産地証明書とリインボイス（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、図は概念図であることに留意願いたい。

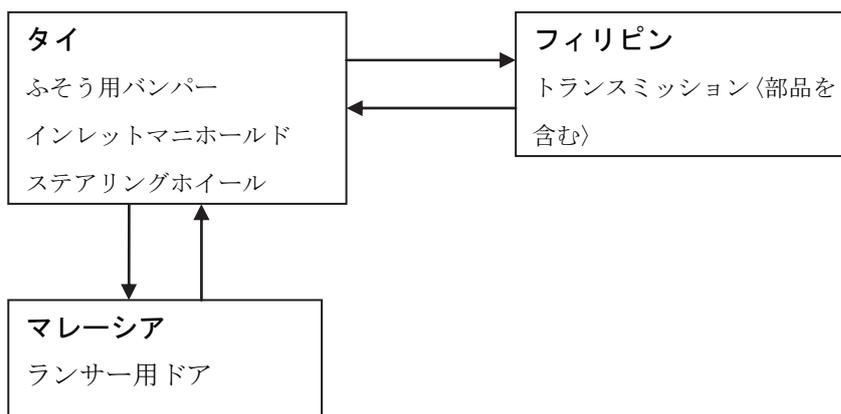
（1）地域統合の開始（1990 年代）

ASEAN は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⁸。BBC は三菱自動車工業が ASEAN に提案したスキームで、自動車メーカーが行う部品の 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 産業協カスキーム)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、ラオス、ミャンマー、カンボジア）も参加した⁹。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。

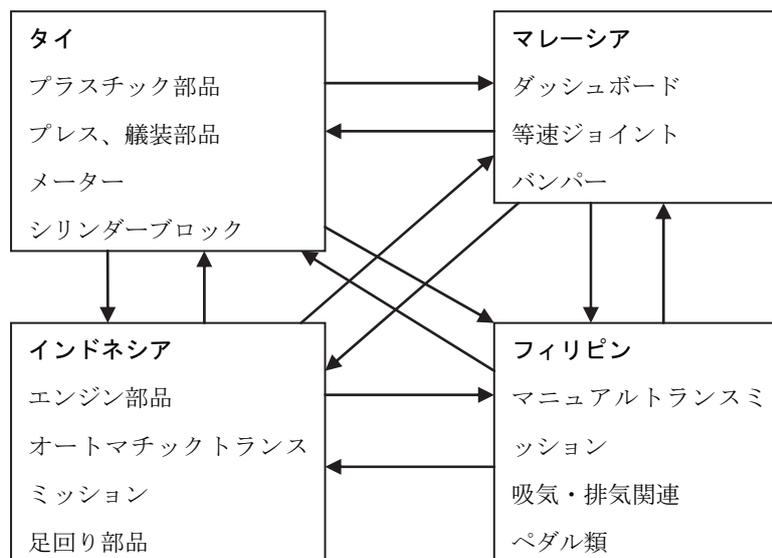
BBC、AICO、AFTA は、輸入代替工業化時期に ASEAN 各国に進出し、国内販売を目的に生産を行っていた多国籍企業が生産体制の再編のために利用した。輸入代替工業化時期は、自動車、家電などの工業品は高い関税で国内市場が保護されており、ASEAN 域内での輸出は不可能だった。そのため、各国国内市場販売を目的に多くの種類の製品を比較的少量生産する体制となっており、非効率生産のため価格は高く、輸入品との競争もないため品質も良くなかった。ASEAN 各国に重複投資、重複設備で重複生産を行っていたのである。そのため、最適地での集中生産と BBC、AICO、AFTA を利用した相互補完に切り替え、効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)

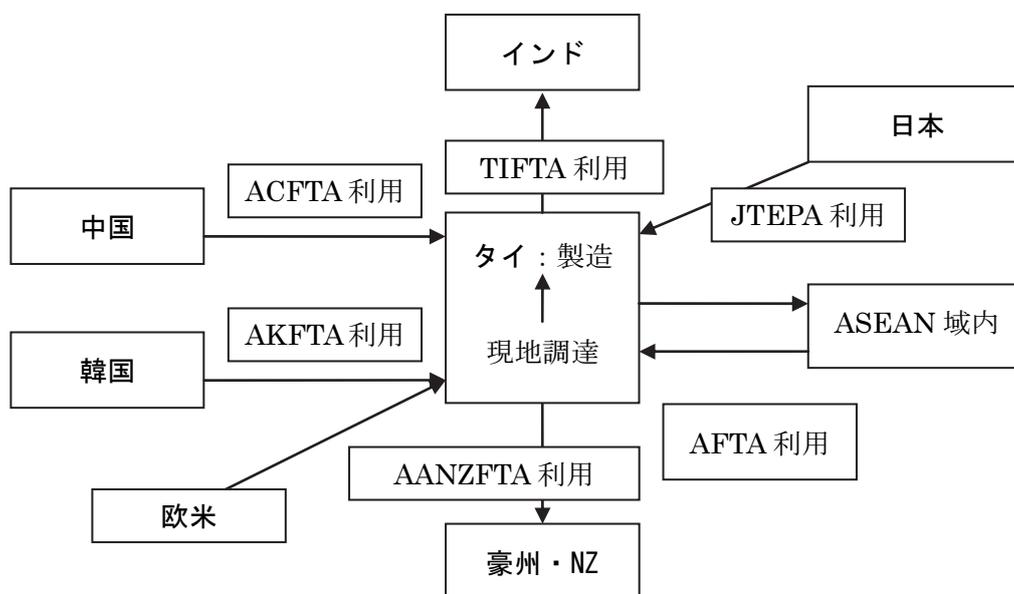
2000年代に入ると東アジア各国はFTA交渉を活発化させ、アジアFTA時代が始まった¹⁰。2001年1月に始まった日本とシンガポールのFTA(JSEPA)の交渉は、中国ASEANのFTA交渉の誘因となり、2001年11月の中国とASEANのFTA交渉合意はASEANを巡る主要国・地域のFTA競争を引き起こした。日本は2002年1月にASEANとの経済連携協定構想を発表し、2003年12月以降、ASEAN主要国との2国間FTA交渉を開始した。その後、韓国、インド、豪州・ニュージーランドが相次いでASEANとのFTA交渉を開始した。

その結果、2010年には5つのASEAN+1が相次いで締結された¹¹。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+1FTA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 域外からの調達一方で、コスト削減、リードタイム短縮のための現地調達も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¹²。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 グローバルなサプライチェーン タイのテレビ生産（A社）



(注) これは概念図であり、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。

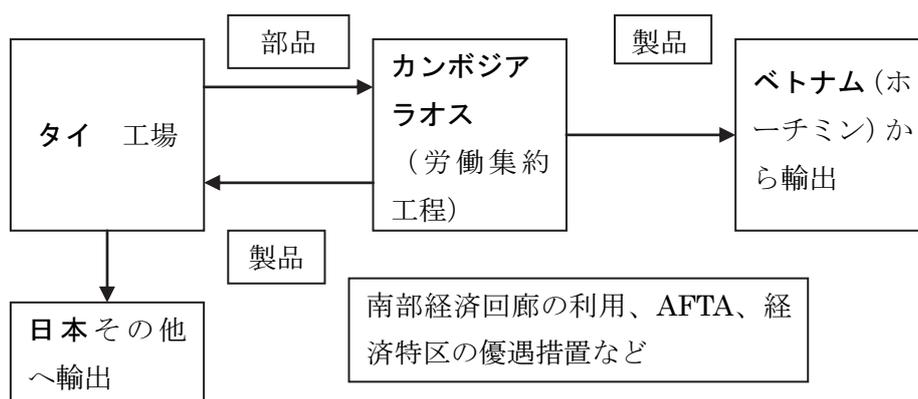
(3) 新たな動き：メコン地域へのフラグメンテーション（2010年代）

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¹³。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、ベトナムの間に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¹⁴。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、第三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三国経由である「物流・商流とも第三国経由」と「物流は直送、商流は第三国経由」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¹⁵。

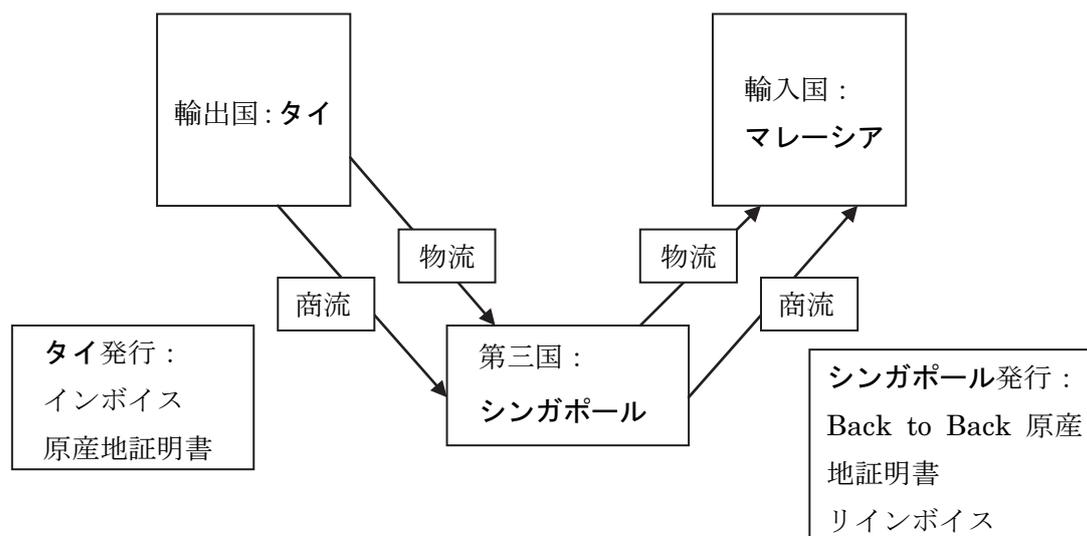
第三国の物流倉庫で製品の一部を保管、需給状況に応じて輸出する「物流・商流とも第三国経由」で使われるのがバック・トゥ・バック原産地証明書である。貨物は直送するが

第三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、商流は第三国経由」に使われる第三国インボイスも必要である。

①物流・商流とも第三国経由

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、第三国での Back to Back 原産地証明書と第三国企業の発行するラインボイス（第三国インボイス）により FTA 利用が可能となる。第三国は同一の FTA 参加国でなければならない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。

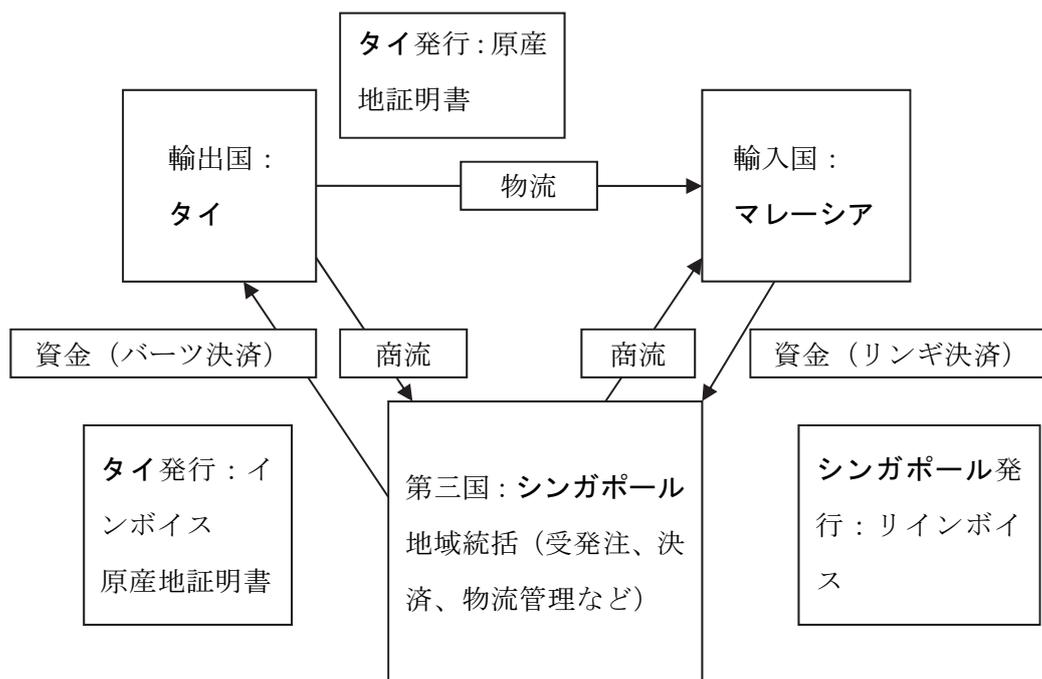
②物流は直送、商流は第三国経由

貨物は直送するが、貿易書類は第三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われるためである。第三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）が置かれている第三国を経由させ、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¹⁶。シンガポールで行えば、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%付加価値基準と完全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。

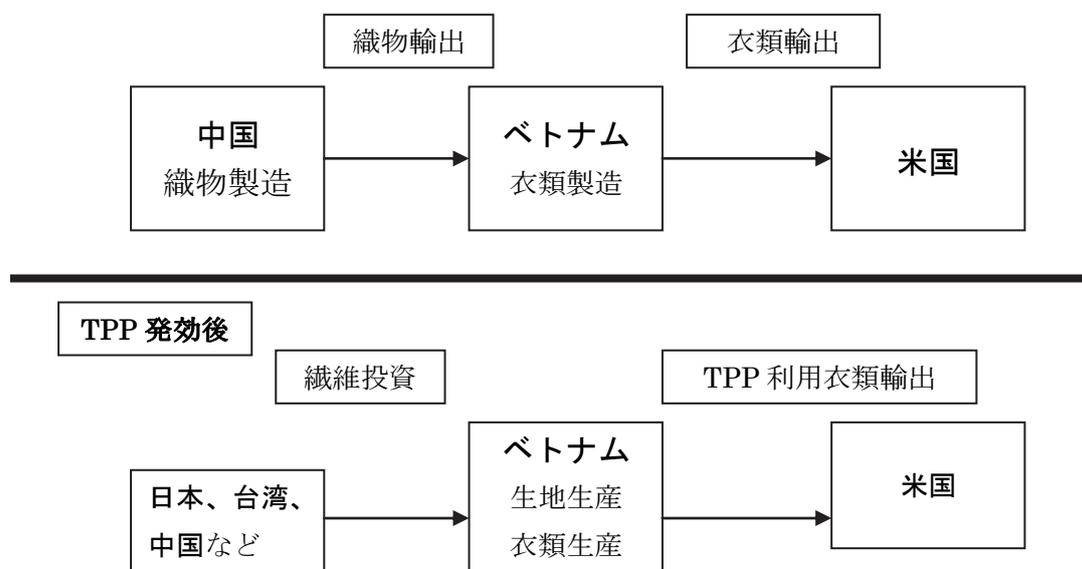
ASEAN を中心に FTA のネットワークが出来たが内容が異なっているため FTA 利用のための企業の事務およびコスト負担が大きいという問題が生じた。FTA ネットワークは実際はつながっておらず、たとえば、日本から部品を ASEAN に輸出し ASEAN からインドに輸出する場合、原産地規則 (付加価値基準) を満たせず ASEAN インド FTA を使えないなどのケースが出てきた。こうした問題を解決するには、東アジア各国が参加する広域 FTA

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、2016年2月に調印を行った環太平洋パートナーシップ(TPP)協定と東アジア地域包括的経済連携(RCEP)の2つがある。RCEPは目標の2015年合意に至らず、2016年中の合意も出来ず、2017年合意を目標にしている。TPPは交渉中からサプライチェーンへの影響が出始めている。具体例はベトナムへの繊維産業投資の急増である。TPPでは衣類の原産地規則として「TPP参加国の糸から製造した生地を使わねばならない」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われている¹⁷。しかし、米国がTPP離脱をするとTPPを利用してベトナムから米国に衣類を輸出する企業への繊維の供給という思惑は外れることになる。しかし、繊維の現地調達が可能になるという効果があり、将来的には米国とも二国間協定を含めFTAの可能性があるので無駄になることはないだろう。

RCEPが出来れば、東アジアの3つ以上の国にまたがるサプライチェーンにFTA特恵税率を使える可能性が増す。たとえば、日本、中国からマレーシアに部品を輸出し、製品として組立て、インドに輸出するなどのビジネスでは、マレーシアでの付加価値が低いとAIFTAが使えなかったが、RCEPの統一された原産地規則で累積が認められれば可能となる。

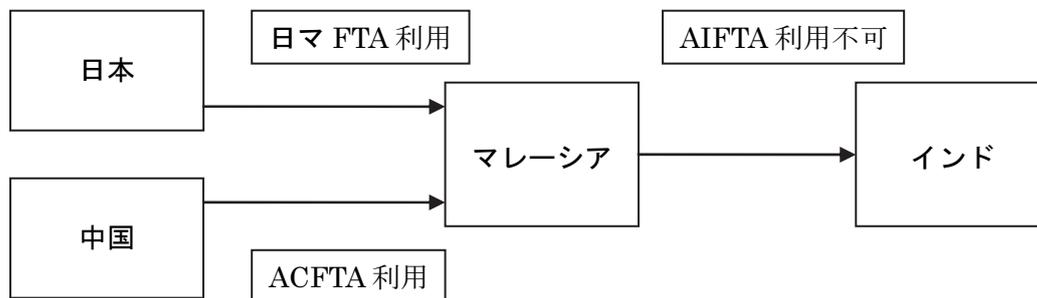
図7 TPPによるサプライチェーンの変化(ベトナムの衣類)



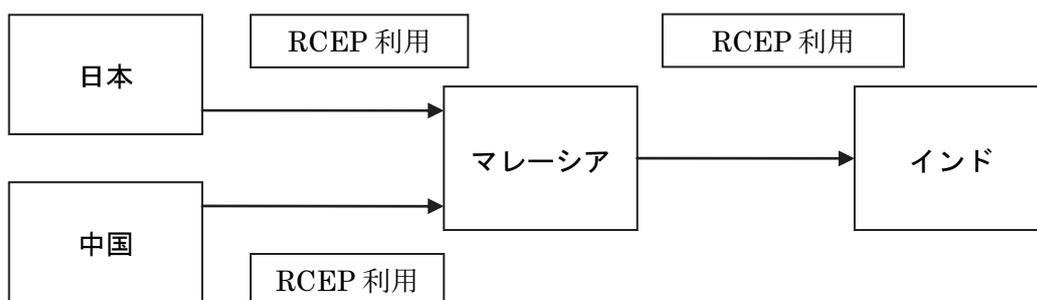
(出所) 筆者が作成。

図8 RCEP による多国間での FTA 利用の例

現状



RCEP が統一された累積付加価値基準を含む原産地規則を採用



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—1960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+1 FTA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¹⁸。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いる。

(2) RCEP への期待

ASEAN、中国、インドという日本企業の生産基地を含む広域FTAはRCEPである。RCEPは、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として高いレベルの自由化を目指すとともに次のような規定が求められる。なお、RCEPについては、■章「米国のTPP離脱と日本のFTA戦略」も参照願う。

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 での自由化約束を超える自由化の実現が求められる。

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 FTA 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

ASEAN+1 FTA の原産地規則は統一されていない（表 1）。企業が使いやすく、サプライチェーン構築に役立つ統一した原産地規則が必要である。日本の FTA 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である。TPP の完全累積は部品調達の選択肢を広げサプライチェーンの効率化に役立つ規定である（表 2）。原産地証明は、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。

表1 AFTA および ASEAN+1 FTA 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。

表2 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 FTA では、①WTO 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 FTA)、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 FTA) となっている。

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る。

6) 知的財産

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って行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。途上国メンバーの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 FTA 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。

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たことでもある。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う場合、AFTA、ASEAN+1 FTA をこれまで利用できたが、今後、RCEP も使えることになる。各 FTA の譲許表 (ステージ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。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。

【参考資料】

- 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。
 石川幸一・清水一史・助川成也（2016）『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂。
 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』所収。
 牛山隆一（2014）「日本企業、メコン圏で経営を強化—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』所収。
 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。
 木村福成・大久保敏弘・安藤光代・松浦寿幸・早川和伸（2016）『東アジア生産ネットワークと経済統合』慶應義塾大学出版会。
 椎野幸平・水野亮（2010）『FTA 新時代』ジェトロ。
 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。
 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。
 鈴木洋太郎編（2015）『日本企業のアジア・バリューチェーン戦略』新評論。
 根本敏則・橋本雅隆編（2010）『自動車部品調達システムの中国・ASEAN 展開』中央経済社。
 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・橋本前掲書所収。
 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。
 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。
 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。
 Baldwin、Richard（2014）”Multilateralising 21st Century Regionalism”, OECD Conference Centre,Paris

—注—

- 1 根本敏則・橋本雅隆（2010）9 ページ。
 2 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日—60日を要している。
 3 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。
 4 根本・石原（2010）142—148 ページ。
 5 橋本・石原・林（2010）87 ページ。
 6 根本・石原（2010）54—55 ページ。
 7 根本・石原（2010）65 ページ。
 8 清水（1998）109—137 ページ。
 9 AFTA については、助川（2015）177—190 ページ。
 10 石川（2011）。
 11 5つのASEAN+1FTAについては、助川（2015）を参照。
 12 野村（2015）135 ページ。
 13 ASEAN 経済共同体については、石川・清水・助川（2016）を参照。
 14 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（2012）93—119 ページ、牛山（2014）66—85 ページ。
 15 椎野・水野（2010）132—136 ページ。
 16 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。
 17 「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、対米輸出の拠点に」日本経済新聞 2016 年 1 月 15 日付け。
 18 Baldwin、Richard（2014）”Multilateralising 21st Century Regionalism”, OECD Conference Centre,Paris

