

ASEAN 経済統合と自動車産業

——AEC の深化と FTA 環境の変化の中で——

清 水 一 史

はじめに

第1節 ASEAN を巡る FTA 環境の変化

第2節 ASEAN 自動車産業

第3節 AEC の深化と FTA 環境の変化が ASEAN 自動車産業へ与える影響

おわりに

はじめに

東アジアでは ASEAN が経済統合をリードしてきた。2017年に設立50周年を迎えた ASEAN は、1976年から域内経済協力を開始し、1992年からは ASEAN 自由貿易地域（AFTA）を推進、2003年からは ASEAN 経済共同体（AEC）の実現を目指してきた。2015年12月には遂に AEC を創設し、更に経済統合を深化させようとしている。また東アジアにおいては、ASEAN を中心として重層的な協力が展開してきた。そして2008年からの世界金融危機後の構造変化の中で、環太平洋経済連携協定（TPP）が大きな意味を持ち始め、ASEAN と東アジアの経済統合に大きな影響を与えてきた。2011年には東アジア地域包括的経済連携（RCEP）が ASEAN によって提案された。2015年10月には TPP が大筋合意され、2016年2月には署名された。TPP の発効が、更に東アジアの経済統合に大きな影響を与えると考えられた。

しかしながら、2017年1月20日にはトランプ氏がアメリカ大統領に就任し、1月23日には TPP からの離脱に関する大統領令に署名した。アメリカの TPP 離脱とアメリカ発の保護主義の拡大は、ASEAN にも大きな影響を与えている。このような状況の下で日本は、2017年5月には TPP11 を提案して交渉を推進してきた。

2018年1月には AEC の関税撤廃が完了した。すなわちカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの CLMV 諸国に与えられていた7%の猶予品目の関税撤廃が行われた。猶予されていたベトナムの自動車等の関税も撤廃された。

ASEAN の自動車産業も、急速に発展してきている。ASEAN では、成長とともに所得が上昇して自動車を購買できる中間層も急速に増大し、自動車の生産・販売・輸出も大きく拡大している。

自動車産業は、ASEAN 各国にとってきわめて重要な戦略産業である。また ASEAN 自動車産業において日系企業の役割はきわめて大きい。他方、ASEAN の経済統合が、BBC スキームに始まり、ASEAN 産業協力スキーム (AICO)、ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) と AEC へ至るまで、長期的に自動車産業の部品補完や国際分業を支援してきた。関税撤廃の完成を含めた AEC の深化は、ASEAN と ASEAN の産業にも大きな影響を与えるであろう。

本論では、AEC の深化と FTA 環境の変化の中での ASEAN 自動車産業について考察する。その際に、ASEAN 自動車産業において大きな位置を占める日系企業についても触れたい。筆者は世界経済の構造変化の下での ASEAN と東アジアの経済統合を長期的に研究してきた。本論ではそれらの研究の延長に、保護主義拡大下での ASEAN における関税撤廃やメガ FTA 等の変化が、ASEAN 自動車産業に与える影響について考察したい。

第 1 節 ASEAN を巡る FTA 環境の変化

1. AEC・TPP・RCEP の進展

(1) ASEAN 経済統合の展開と AEC

東アジアでは、ASEAN が域内経済協力・経済統合の先駆けであった¹⁾。1967年に設立された ASEAN は、当初の政治協力に加え、1976年の第 1 回首脳会議と「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、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が挫折に終わり、1987年の第 3 回首脳会議を転換点として、1985年 9 月のプラザ合意を契機とする世界経済の構造変化を基に、「集团的・外資依存輸出指向型工業化戦略」へと転換した。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の下で、更に域内経済協力の深化と拡大が進められ、1992年からは ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) が推進されてきた。そして冷戦構造の変化を契機に、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアが ASEAN に加盟した。その後 1997年のアジア経済危機以降の構造変化の下で、ASEAN にとっては、更に協力・統合の深化が目標とされた。

2003年10月の第 9 回首脳会議における「第 2 ASEAN 協和宣言」は、ASEAN 経済共同体 (AEC) の実現を打ち出した。AEC は、2020年までに物品 (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った²⁾。2007年 1 月の第 12 回 ASEAN 首脳会議では、ASEAN 共同体創設を 5 年前倒して 2015 年とすることが宣言され、2007年 11 月の第 13 回首脳会議では、AEC の 2015 年までのロードマップである「AEC ブループリント」が発出さ

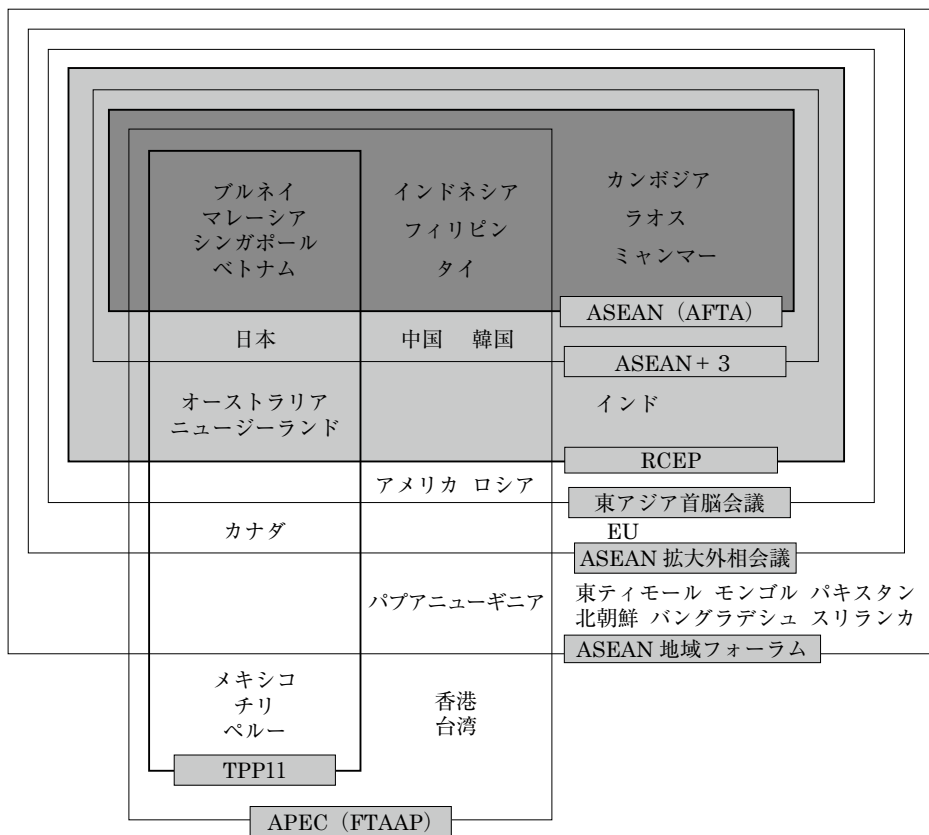
1) ASEAN 経済統合の展開と世界金融危機後の変化に関しては、清水 (2016)、参照。

2) AEC に関しては、石川・清水・助川 (2016) 等を参照。

れた。2010年1月には先行加盟6カ国で関税が撤廃されAFTAが完成した。先行6カ国では品目ベースで99.65%の関税が撤廃された。

ASEANは、東アジアの地域経済協力においても、中心となってきた（図1参照）。東アジアではアジア経済危機への対策を契機に、ASEAN+3やASEAN+6などの地域経済協力が重層的・多層的に展開しており、その中心はASEANであった。またASEAN日本包括的経済連携協定(AJCEP)やASEAN中国自由貿易地域(ACFTA)などの5つのASEAN+1のFTAが、ASEANを軸として確立されてきた。

図1 ASEANを中心とする東アジア地域協力枠組み



注) () は自由貿易地域（構想を含む）である。

ASEAN：東南アジア諸国連合 AFTA：ASEAN自由貿易地域

RCEP：東アジア地域包括的経済連携

TPP11：正式にはCPTPP：包括的及び先進的な環太平洋経済連携協定

APEC：アジア太平洋経済協力 FTAAP：アジア太平洋自由貿易圏

出所) 筆者作成。

(2) 世界金融危機後の変化と TPP・RCEP

2008年の世界金融危機後の構造変化は、ASEANと東アジアに大きな転換を迫ってきた。その構造変化の下でTPPにアメリカも参加した。TPPは、2006年にP4として発効した当初はブルネイ、チリ、ニュージーランド、シンガポールの4カ国によるFTAに過ぎなかったが、アメリカ、オーストラリア、ペルー、ベトナムも加わり大きな意味を持つようになった。2010年3月には8カ国で交渉が開始され、10月にはマレーシアも交渉に加わった。

TPPがアメリカをも加えて確立しつつある中で、東アジア全体のFTAも推進されることとなった。2011年11月17日のASEAN首脳会議では、ASEANが、これまでの東アジア包括的地域連携(CEPEA)と東アジア自由貿易地域(EAFTA)、ASEAN+1のFTAの延長に、ASEANを中心とする新たな東アジアのFTAであるRCEPを提案した。2012年8月の第1回のASEAN+FTAパートナーズ大臣会合では、ASEAN10カ国並びにASEANのFTAパートナー6カ国の計16カ国がRCEPを推進することに合意し、2012年11月にはRCEP交渉立上げ式が開催された。RCEPはこうして、急速に交渉へ動きだした。RCEPは成長を続ける東アジアのメガFTAであり、RCEPの実現は東アジア全体で貿易と投資を促進し、東アジアの発展に資すると考えられた。

2013年3月15日には日本がTPP交渉参加を正式に表明し、東アジアの経済統合とFTAに更にインパクトを与えた。5月にはRCEP第1回交渉が行われ、7月には第18回TPP交渉会合において日本がTPP交渉に正式参加した。こうして世界金融危機後の変化は、ASEANと東アジアの経済統合の実現を追い立てることとなった。

2015年10月5日には、アメリカのアトランタで開催されたTPP閣僚会議において、遂にTPP協定が大筋合意された。2010年3月に8カ国で交渉開始してから約5年半での合意であった。そして2016年2月4日には、TPP協定がニュージーランドのオークランドにおいて署名された。TPPは日本とアメリカを含めたアジア太平洋のメガFTAであり、高い貿易自由化レベルを有することと、新たな通商ルールを含むことが特徴である。

(3) AECの創設

東アジアの経済統合を牽引するASEANは、着実にAECの実現に向かい、2015年12月31日にはAECを創設した。AECは東アジアで最も深化した経済統合である。AECでは、関税の撤廃に関して、AFTAとともにほぼ実現を果たした。AFTAは東アジアのFTAの先駆であるとともに、東アジアで自由化率の高いFTAである。先行加盟6カ国は、2010年1月1日にほぼすべての関税を撤廃した。2015年1月1日には、CLMV諸国の一部例外を除き、全加盟国で関税の撤廃が実現された。ただしCLMV諸国においては、関税品目表の7%までは2018年1月1日まで撤廃が猶予された。ASEAN10カ国全体での総品目数に占める関税撤廃品目の割合は95.99%に拡大した。原産地規則の改良や自己証明制度の導入、税関業務の円滑化、ASEANシングル・ウインドウ(ASW)、基準認証等も進められた。更にサービス貿易の自由化、投資や資本の移動の自由化、熟練労働者

の移動の自由化も徐々に進められている。また輸送プロジェクトやエネルギープロジェクト、知的財産権、経済格差の是正等多くの取り組みもなされてきている³⁾。

2015年11月の首脳会議では、新たなAECの目標（「AECブループリント2025」）を打ちだし、2025年に向けて、更にAECを深化させようとしている。「AECブループリント2025」は、「A. 高度に統合され結合した経済」、「B. 競争力のある革新的でダイナミックなASEAN」、「C. 連結性強化と分野別統合」、「D. 強靱で包括的、人間本位・人間中心のASEAN」、「E. グローバルASEAN」の5つの柱を示した⁴⁾。「AECブループリント2025」は、これまで達成してきた関税撤廃等の成果の延長に、未達成の部分を達成して統合を深化させる現実的路線と言えるが、今後、更に統合の加速を迫られ、新たな目標を追加、あるいは達成時期を前倒しする可能性がある。

ASEANは、着実に「AEC2025」の目標へ向かっている。2017年2月には、「AECブループリント2025」の詳しい行動計画を示す『ASEAN統合戦略的行動計画（CASP）』が出され、2018年8月には更に改訂版が出されている。2018年にも、ASEANで初めての電子商取引分野の協定である「ASEAN電子商取引協定」が署名され、ASEANサービス貿易協定（ATISA）も合意に達した。

2. トランプ大統領就任後の変化

TPP大筋合意と署名が、更にASEANと東アジアの経済統合を進めると考えられたが、2016年11月8日にはアメリカの大統領選でトランプ氏が当選し、大きな衝撃を与えた。2017年1月20日には実際にトランプ氏がアメリカ大統領に就任し、1月23日にはTPPからの離脱に関する大統領令に署名した。アメリカのTPP離脱は、ASEAN経済統合とASEAN各国にも大きな負の影響を与えている⁵⁾。

TPPのASEAN経済統合への影響を考えてみよう。まずトランプ氏当選以前の状況においては、第1に、TPPはASEAN経済統合を加速し、追い立ててきた。第2に、TPPが、RCEPという東アジアの広域の経済統合の実現を追い立て、RCEPが更にASEANの統合を追い立ててきた。第3に、TPPの規定がASEAN経済統合を更に深化させる可能性もあった。

しかし2016年11月のトランプ氏の大統領選挙当選後には、大きく状況が変化してしまった。アメリカがTPPから離脱し、TPPが発効できずに頓挫してしまう可能性が生まれてきた。その場合には、これまで述べてきたプラスの影響は得られない。ASEAN経済統合に与える影響では、第1に、ASEAN経済統合を追い立てる力が弱くなる。第2に、TPPがRCEP交渉を促す力が弱くなり、RCEPがAECを追い立てる力も弱くなる。第3に、TPPのいくつかの規定がAECを深化させる可能性は低くなる。そしてTPPが頓挫する事は、あるいはトランプ大統領になって世界経済

3) AECの実現状況に関しては、ASEAN Secretariat (2015a, b), 石川・清水・助川 (2016) 等, 参照。

4) ASEAN Secretariat (2015c)。

5) トランプ大統領就任とASEAN経済統合に関しては、清水 (2017a), 参照。

が保護主義的になることは、東アジア経済全体に大きな負の影響を与える。ASEAN を含めて東アジア各国は、貿易と投資の相互依存関係の増進の中で急速な成長を遂げてきたからである。

TPP からアメリカが離脱し世界各国が保護主義的になってきている中で、日本は2017年5月に TPP11を提案してその後の交渉をリードした。また EU とのメガ FTA を進め、日本 EU・EPA が7月に大枠合意され、12月に最終合意された。

2017年11月のベトナムのダナンでの TPP 閣僚会議では、TPP11（包括的及び先進的な TPP 協定：CPTPP）が大筋合意された。ただし、いくつかの項目に関しては、再度の交渉が必要となった。そして2018年1月23日の TPP 交渉会合では、遂に協定文が最終的に確定し、3月8日にチリで署名することとなった。カナダは NAFTA 交渉を抱え、TPP11の合意には消極的な面があったが、最終的には合意した。TPP11（CPTPP）は、その規模は大きくないが、TPP の高い水準の貿易自由化と新たなルールを受け継ぎ、今後のメガ FTA の雛形になる。同時に AEC の深化と RCEP 交渉の進展にも影響を与えるであろう。

RCEP に関しては、交渉会合と閣僚会合が重ねられ、11月12日には閣僚会合、14日に首脳会議が開催されたが、結局2017年に交渉妥結することはできなかった。11月14日の RCEP 首脳会議の「RCEP 交渉の首脳による共同声明」では、「閣僚と交渉官が、RCEP 交渉の妥結に向けて2018年に一層努力することを指示する」と述べられ、交渉分野に関しては18の交渉分野：(a) 物品貿易、(b) 原産地規則 (ROO)、(c) 税関手続・貿易円滑化 (CPTF)、(d) 衛生植物検疫措置 (SPS)、(e) 任意規格・強制規格・適合性評価手続 (STRACAP)、(f) 貿易救済、(g) サービス貿易、(h) 金融サービス、(i) 電気通信サービス、(j) 人の移動 (MNP)、(k) 投資、(l) 競争、(m) 知的財産 (IP)、(n) 電子商取引 (E-commerce)、(o) 中小企業 (SMEs)、(p) 経済技術協力 (ECOTECH)、(q) 政府調達 (GP)、(r) 紛争解決が述べられた⁶⁾。

3. AEC の関税撤廃の完了

2018年1月1日には遂に AEC の関税撤廃が完了した。すなわち2018年1月1日に猶予されていた7%の品目の関税が撤廃され、AFTA が完成した。各国で関税撤廃が猶予されていた650超の品目の関税が新たに撤廃され、CLMV 諸国の関税撤廃率は98.1%に達した。ベトナムでは、2017年に自動車やオートバイに掛けられていた30%の関税が撤廃された。

ASEAN では、AFTA によって2003年1月には先行6カ国の関税は、ほぼ5%以下に引き下げられた。更に2003年11月からは AEC の実現に向かって、その核である AFTA を推進し、2010年1月1日には AFTA による先行6カ国による関税の撤廃がほぼ完成した。AEC 創設年の2015年の1月

6) 「東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) 交渉の首脳による共同声明」(<http://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000307670.pdf>)。

1日には、CLMV諸国においても、一部を除いて関税が撤廃された。ただし7%の品目に関しては2018年1月1日まで撤廃が猶予された。たとえばベトナムでは、自動車と自動車部品の撤廃を猶予していた。

しかし2018年1月1日には関税が撤廃され、大きな影響を与える事が予想された。たとえば、ベトナムでは急速に関税が引き下げられてきており、2010年までは完成車関税は83%であったが、2011年には70%、2013年には60%、2014年には50%、2016年には40%、2017年に30%へと急激に引き下げられ、2018年1月には遂に関税が撤廃された。AECの関税撤廃の完成は、ASEANを取り巻くFTA環境の変化の中でも、ベトナムを含めASEANの自動車産業に最も大きな影響を与える変化である。この点に関しては、第3節で詳しく考察する。

第2節 ASEAN自動車産業

1. ASEANの自動車産業

現在、ASEANは世界の有力な成長センターとなり、ASEANの自動車産業も急速に発展してきている。ASEANでは、成長とともに所得が上昇して自動車を購買できる中間層も急速に増大し、自動車の生産・販売・輸出も大きく拡大している。自動車産業は、ASEAN各国にとってきわめて重要な戦略産業である。またASEAN自動車産業において日系企業の役割はきわめて大きい。他方、ASEANの経済統合も、早くから自動車産業の部品補完や国際分業を支援してきた。以下、ASEANの自動車産業と日系企業について述べていく⁷⁾。

2. ASEAN各国の自動車産業

ASEANにおける自動車生産と販売の分析に入る前に、ASEAN主要国の自動車産業の現状について、簡単に触れておこう。

(1) タイ

ASEANの自動車産業の核であるタイは、政情不安、アジア経済危機や世界金融危機、大洪水等の多くの影響を受けながらも、自動車生産と販売を大きく拡大させてきた。日系の主要なメーカーが生産を行っており、日系自動車メーカーの一大集積地となっている。また日系を含め2000社以上の第1次から3次の部品メーカーが集積している。販売では約90%を日系自動車が占め、日系メーカーの世界における重要な生産基地と市場である。また最近では年に約120万台を輸出する自動車輸出国である。需要においては、1トン・ピックアップトラックの需要が大きかったが、

7) ASEANの自動車産業と日系企業に関して詳細は、清水（2015）を参照。また各国の自動車産業の状況に関しては、フォーイン（2015）、フォーイン（2017）等を参照。

最近では乗用車の需要も増えてきている。

タイにおいては、これまでも自動車産業政策によって自動車産業を保護育成してきたが、2007年1月に発表した最初の「エコカー政策」で、低燃費の乗用車への投資誘致と生産促進を図ってきた。その最初のモデルは日産自動車（日産）のマーチで、日系各社が認可を受けて生産している。2013年10月からは第2弾の「エコカー政策」が進められている。また2017年3月には電動車等の生産に対する新投資奨励策を発表している（尚、この電動車にはハイブリッド車も含まれる）。

（2）インドネシア

インドネシアは、ASEANで最大の人口を抱えながら成長を続け、生産と販売が大きく拡大してきている。インドネシアにおいても日系の主要なメーカーが生産を行っており、日系自動車メーカーの主要な生産基地と市場となっている。また日系を含め1000社以上の部品メーカーが集積している。販売では、タイを上回る約95%程度のシェアを日系自動車が占めている。また最近では約20万台を輸出している。需要においては、7人乗りなどのミニバンの需要が大きく、ミニバンを含めた乗用車の割合が大きい。自動車政策においては、2013年に「LCGC政策（低コストグリーンカー政策）」を発表し、タイと同様の政策を進めている。

（3）マレーシア

マレーシアは、他のASEAN各国と異なり、1980年代から独自の国民車を生産してきており、プロトン、プロデュア（ダイハツの資本が入っている）に代表される国民車の生産と販売の割合が大きい。自動車の需要に関しては、マレーシアの一人当たり所得が高いこともあり、乗用車中心でやや成熟した市場と言える。自動車政策においては、2014年1月から低燃費車生産を促進する「EEV政策」が進められている。2017年10月には中国の吉利が、第1国民車プロトンの49.9%の資本を取得した。今後、プロトンを巡る状況が大きく変化する可能性がある。更に2018年5月にはマハティール氏が首相に返り咲き、新たな国民車の構想が打ち出される可能性もある。

（4）フィリピンとベトナム

フィリピンやベトナムの自動車生産と販売の規模は、上記3カ国に比べるときわめて小さい。ただし、最近では販売が急速に拡大し、生産も拡大している。フィリピンでは、2016年時点で現地生産車比率は30%を下回り輸入車が多く、AFTAによる関税撤廃の影響を受けてきた。しかし、自動車産業の育成に向けて新たな自動車産業政策「CARS」を進めている。

ベトナムも日系を含め自動車生産を行っているが、AFTAによる関税引き下げの影響を受けてきている。第3節で述べるが、2018年1月1日には、2017年には30%であった完成車の関税が一気に撤廃された。ベトナムではそれに合わせて、いくつかの輸入禁止的な政策が打ちだされている。

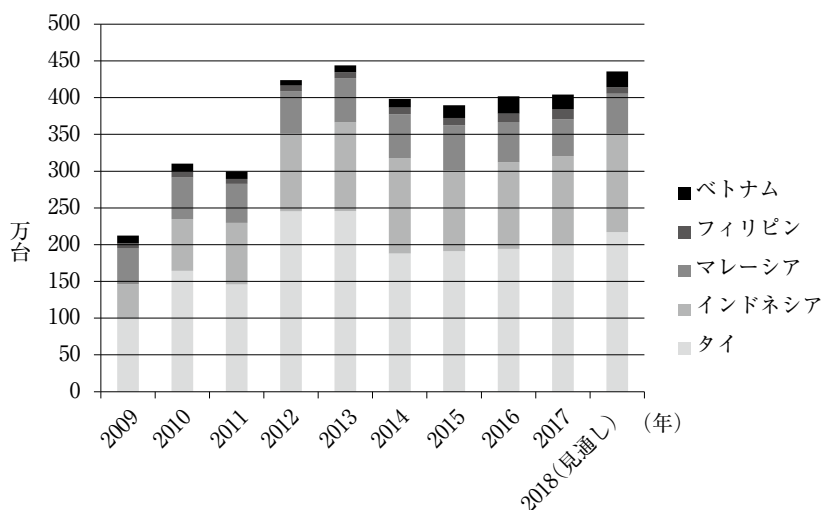
3. ASEANの自動車生産・販売・輸出

(1) ASEANの自動車生産・販売

ASEANの自動車生産は急速に拡大してきた。タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、そして1995年にASEANに加盟したベトナムの主要な自動車生産国5カ国の自動車生産台数は、2010年には310.2万台であったが、2011年にはタイの洪水の影響があり299.5万台に減少したものの、2012年には423.8万台、2013年には443.9万台に拡大した。ただし2014年にはタイの生産減少により398.5万台に減少し、2015年には389.7万台、2016年には402.0万台、2017年に435.7万台と拡大した（図2参照）。たとえば2017年の生産状況を見ると、タイが198.9万台（5カ国生産に占めるシェアは49.2%）、インドネシアが121.7万台（30.1%）、マレーシア50.0万台（12.4%）、フィリピンは14.2万台（3.5%）、ベトナムは19.6万台（4.9%）であった⁸⁾。2017年のシェアでは、タイとインドネシアで79.3%、タイとインドネシアとマレーシアの3国で91.7%を占め、圧倒的である。2018年には、2017年よりも更にASEANの自動車生産が拡大する見込みである。

販売では、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、シンガポール、ブルネイのASEANの主要7カ国の自動車販売台数は、ASEAN各国の成長にともない拡大が続き、2010年から過去最高を更新して2013年に359.2万台に達した。2014年にはASEAN主要7カ国で約324.9

図2 ASEAN主要5カ国の自動車生産台数（2011～2017年）

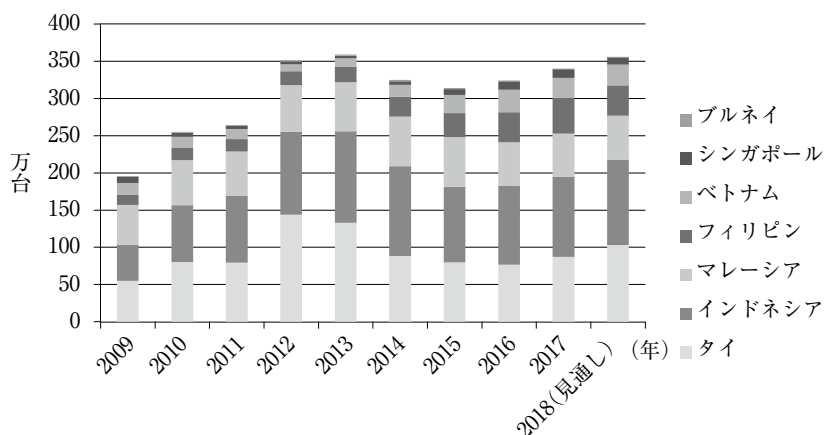


注) 各国自動車工業会資料、ASEAN Automotive Federation 資料等より FORIN 作成。2018年の見通しは FORIN による。

出所) FOURIN (フォーイン) 『アジア自動車調査月報』2015年2月号、23ページ、2018年12月号、6ページ。

8) フォーイン 『アジア自動車調査月報』2015年2月号、6ページ、23ページ、2018年12月号、4ページ。

図3 ASEAN 主要7カ国の自動車販売台数（2011～2017年）



注) 各国自動車工業会資料, ASEAN Automotive Federation 資料等より FORIN 作成。2018年の見通しは FORIN による。

出所) FOURIN (フォーイン)『アジア自動車調査月報』2015年2月号, 23ページ, 2018年12月号, 6ページ。

万台へ、2015年には313.7万台へと減少したが、2016年に324.2万台へやや回復し、2017年には340.2万台に拡大した（図3参照）。2017年の販売状況を見ると、タイが87.2万台（7カ国販売に占めるシェアは25.6%）、インドネシアが108.0万台（31.7%）、マレーシアが57.8万台（17.0%）、フィリピンが47.4万台（13.9%）、ベトナムが27.3万台（8.0%）、シンガポールが11.6万台（3.4%）、ブルネイが1.1万台（0.3%）であった。2017年のシェアでは、タイとインドネシアで57.4%、タイとインドネシアとマレーシアの3国で74.3%を占めた⁹⁾。

2014年と2015年の販売の減少においては、特にタイの「ファーストカー購入政策」による需要先食いの影響が大きかったが、その反動の影響は少なくなりつつあり、タイの自動車販売並びにASEAN全体の自動車販売は徐々に回復に向かってきた。2016年、2017年と自動車販売が拡大し、2018年には更に拡大する見込みである。ASEAN経済の発展と所得の向上とともに、長期的にはASEANの自動車販売は拡大を続けるであろう。

（2）日系自動車メーカーの優位

販売においては、日系ブランドが80%を超え、圧倒的シェアを握っている。タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、シンガポール、ブルネイの7カ国の販売において、2015年に84.4%、2016年に84.3%のシェアであった。またトヨタ自動車（トヨタ）のシェアは、29.0%ときわめて大きい¹⁰⁾。なお、生産においては、輸出を含め更に日系メーカーが優位となっている。

9) 同上。

10) フォーイン（2017）、20-21ページ。

ASEAN市場は、日系メーカーにとって日本や北米と並ぶ最重要市場である。中国市場と比べても、中国市場は規模が大きい日系ブランドのシェアが小さいため、日系企業にとっては、ASEAN市場は、中国市場に対抗する300万台クラスの市場であり、ASEAN市場は最重要な巨大販売市場である。同時に、日系企業にとって、400万台クラスの巨大生産基地である。

ASEAN市場では、タイでは1トン・ピックアップトラック、インドネシアではミニバン、マレーシアでは乗用車の需要が大きいというように、それぞれに需要が異なっている。日系メーカーは、各国のそれぞれ異なる需要に対応してきており、1トン・ピックアップトラックやミニバン、小型乗用車で大きなシェアを有する。また部品や素材の現地調達を拡大して低コストの現地生産を達成しながら、AFTA等により完成車と部品の輸出入においても関税等での恩典を獲得してきている。更に低燃費の小型乗用車においては、最近のタイの「エコカー政策」やインドネシアの「LCGC政策」、フィリピンの「CARS」によって、税の優遇を受けている。またASEAN市場では、シェアの大きさゆえに価格競争でも優位にあると言える。

ただし、最近では吉利汽車がマレーシアのプロトンに資本参加する等、中国の自動車メーカーの東南アジアへの進出もある。吉利汽車は2017年10月にプロトンへの49.9%の出資を完了した。また上海汽車は、タイに量産工場を設置してMGブランドの乗用車などを生産しているが、更に2016年11月にチョンブリ県で新工場の建設に着工した。インドネシアでも上海GM五菱の新工場が2017年7月に稼働した¹¹⁾。ASEANでの生産と販売における競争が激しくなる中で、日本メーカーは、更に優位を追求していく必要がある。

（3）ASEAN自動車産業の輸出拠点化——タイとインドネシアの輸出拠点化——

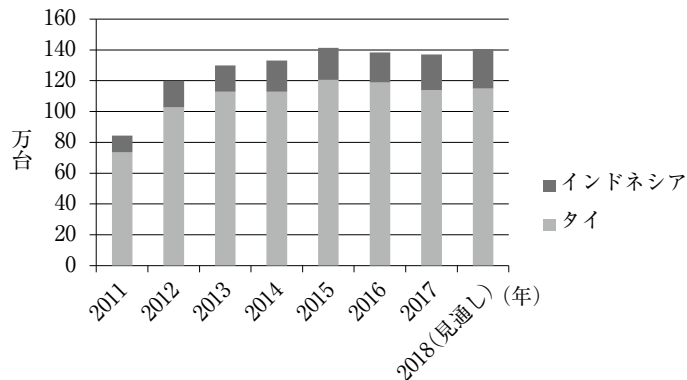
ASEANの自動車生産と販売を比べてみると、生産が販売を上回っており、これらの差は主として輸出を反映している。2004年からは、次項で述べるトヨタの革新的国際多目的車（IMV）がタイとインドネシアで生産開始され、タイやインドネシアからのIMVの輸出が拡大してきた。また2010年にはタイで日産の小型乗用車のマーチの生産が開始され、ASEAN各国や日本への輸出が拡大してきた。輸出の拡大はこれらを反映する。

ASEANにおける主要な自動車輸出国のタイは、2000年代半ばからASEANの輸出拠点となり、2013年に自動車輸出が112.1万台に達し、2014年においても、国内販売と生産が大きく縮小する中で輸出は112.3万台と若干ではあるが拡大し、2015年においても120.5万台と着実に拡大し、2016年には若干減少したものの118.9万台を輸出、2017年にも114.0万台を輸出した¹²⁾（図4参照）。トヨタのIMVなどの1トン・ピックアップトラックが大きな割合を占めるが、マーチやミラージュなどの乗用車の輸出も拡大している。

11) フォーイン『アジア自動車月報』2017年12月号、5ページ。

12) フォーイン『アジア自動車調査月報』2016年12月号、8ページ、2018年12月号、6ページ。

図4 タイとインドネシアの自動車輸出台数（2011～2017年）



注) 各国自動車工業会資料より FOURIN 作成。KD を含まない。
2018年の見通しは FORIN による。

出所) FOURIN (フォーイン) 『アジア自動車調査月報』2016年12月号、
8 ページ、2018年12月号、6 ページ。

インドネシアにおいても、トヨタのIMVの輸出が始まった2004年には1万台弱であったが、2008年に10万台を超え、2013年には約17.1万台、2014年度には20.2万台、2015年には20.8万台に拡大し、2016年にも19.4万台を輸出、2017年にも25.5万台を輸出した¹³⁾(図4参照)。インドネシアもASEANの輸出拠点となりつつある。

輸出の拡大においては、次項で見るようにAFTAなどによる関税削減の効果も大きい。今後、更にAECの深化、ASEAN+1などのFTAの整備が進められ、輸出が拡大するであろう。輸出の拡大と生産の拡大は、ASEAN経済全体の成長を導くであろう。

4. ASEAN経済統合と自動車産業

(1) ASEAN経済統合と自動車産業

ASEANにおいては、ASEAN域内経済協力が自動車産業の部品補完や生産ネットワーク形成を支えてきた。そしてその主要な受益者は日系企業であった。ASEANは、1987年の第3回首脳会議を転換点として、「集团的外資依存輸出指向型工業化戦略」による域内経済協力へと転換したが、この戦略の下での協力を体現したのは、三菱自動車工業(三菱自工)がASEANに提案して1988年に調印されたBBCスキームであった。BBCスキームは、ASEANの域内経済協力の中で最も早くから着実に実践されてきた協力でもあった。そしてBBCスキームは、三菱自工、トヨタ、日産等により実践されてきた¹⁴⁾。

13) 同上。

14) 以下、詳細は清水(2011, 2015)、参照。またASEAN域内経済協力和BBCスキームに関して詳しく

1992年にはASEANはAFTAに合意し、BBCスキームはAFTAに対応した新たなスキームへの転換を迫られ、1996年にはASEAN産業協力（AICO）スキームへと発展した。AICOスキームは、1998年に入ってから認可が下りるようになった。自動車関連が中心で日系企業の利用が中心であった。

2003年にはASEANはAECを実現することを宣言し、AECの柱であるAFTAの確立も加速を迫られた。当初は各国がAFTAから除外してきた自動車と自動車部品も、徐々に適用品目に組み入れられてきた。最後まで除外してきたマレーシアも、2004年にはそれらを適用品目へ組み入れ関税を引き下げ、2007年には関税を5%以下に引き下げた。

AFTAにおいては、タイのAFTAの利用上位品目は自動車関連品目が多く、その主要な受益者は日系企業であった。またAICOにおいても、2008年9月時点では150件が認可されており、そのうち134件が自動車関連であった。トヨタが33件、ホンダが51件、デンソーが12件、ボルボが8件、日産が7件等であり、日系自動車メーカー・部品メーカーの利用が大勢を占めていた¹⁵⁾。尚、AICOに関しては、AFTAの関税率の引き下げとともにAICOからAFTAへの切り換えが進められ、2011年にはAFTAに切り換えられた。

以上のように、ASEAN域内経済協力政策であるBBC、AICO、AFTAによって、自動車産業のASEAN全体の自動車部品補完・生産ネットワーク形成が支援されてきた。そして各社は、主要な部品補完を基に、ASEAN大での自動車生産を進めてきた。次項では、ASEAN域内経済協力と自動車部品補完・ASEAN生産ネットワーク形成を示す典型例である、トヨタ自動車のIMVプロジェクトについて見てみよう。

（2）ASEANにおける自動車生産ネットワーク——トヨタ自動車IMVの例——

トヨタの革新的国際多目的車（IMV）は、最初に2004年8月にタイで生産開始した、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。そしてこれまでの域内での部品の集中生産と補完を基に、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各国で生産している。主要部品を各国で集中生産してAFTAを利用しながら補完し、同時に世界各国へも輸出している。また完成車も、CKDを含めてASEAN域内で補完し、かつ世界各国へ輸出している¹⁶⁾（図5参照）。

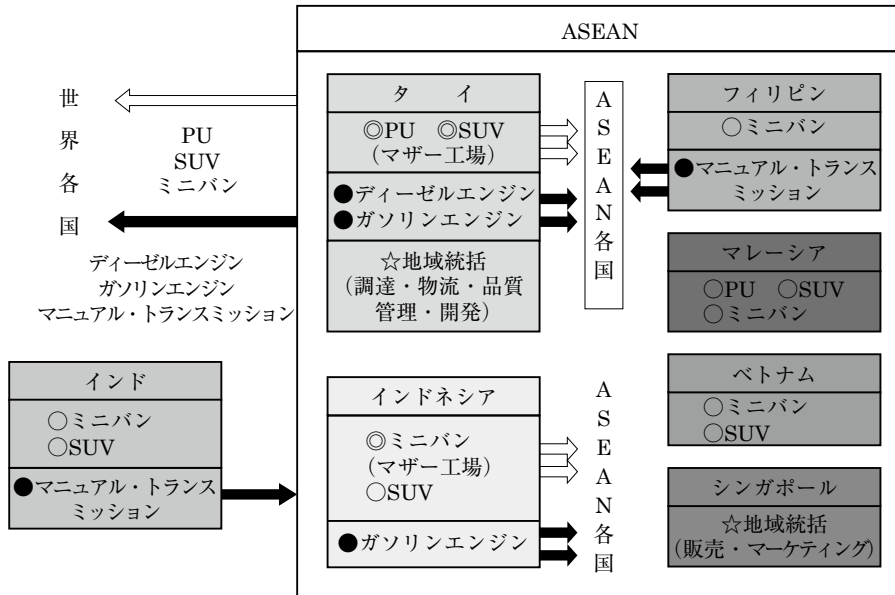
更にIMVプロジェクトは、トヨタの自動車と部品の集中生産と相互補完だけではなく、一次部品メーカーの代表であるデンソーの部品の集中生産と相互補完をも拡大し、1次部品メーカー、2次部品メーカーや素材メーカーを含め、ASEANにおける重層的な生産ネットワークを拡大してきている。ASEAN域内経済協力と生産ネットワークから見ても、域内協力政策と企業の生産ネット

は、清水（1998）、第5章を参照されたい。

15) ASEAN事務局資料による。

16) 詳しくは、清水（2011、2015）を参照頂きたい。

図5 トヨタ自動車 IMV の主要な自動車・部品補完の概念図



注) ヒアリングをもとに筆者作成。
出所) 清水 (2011), 73ページ。

ワーク構築の合致であり大きな成果と言える。また ASEAN 内の生産の拡大や現地調達、技術向上も促進されてきている。IMV は、2015年5月から新モデルの生産が開始された。今後、更に生産と輸出、現地調達と部品補完が拡大するであろう。

第1節で述べたように、ASEAN は2015年末には AEC を創設した。次節では、AEC を含めた FTA 環境の変化が ASEAN の自動車産業へ与える影響を考察しよう。

第3節 AEC の深化と FTA 環境の変化が ASEAN 自動車産業へ与える影響

1. AEC の影響：AFTA による関税撤廃のインパクト

(1) AFTA による関税撤廃

AEC の創設は、ASEAN の自動車産業並びに ASEAN で完成車や部品の生産を行う日系企業に、大きなインパクトを与える。とりわけ AFTA による関税の撤廃は、大きな影響を与えている。AEC のインパクトについて、関税の撤廃を中心に考察してみたい。

ASEAN では、AFTA によって2003年1月には先行6カ国の関税は、ほぼ5%以下に引き下げられた。2003年11月からは AEC の実現に向かって、その核である AFTA を推進し、2010年1月1日には AFTA による先行6カ国による関税の撤廃がほぼ完成した。そして自動車産業の発展とともに

に、自動車と自動車部品の域内国際分業が更に加速してきた。

その際に、タイとインドネシアに自動車産業が更に集積してきており、タイとインドネシアから多くの完成車と部品を輸出している。特にタイは、毎年輸出が拡大してきた。関税が引き下げられてきているベトナムへの輸出も急速に拡大してきた¹⁷⁾。タイとインドネシアが、相互に得意な車種を一層集中生産して域内へ輸出する可能性も拡大している。これらの状況は、タイやインドネシアで生産を行う日系企業においても大きなプラスの影響を与えている。今後、更に完成車と部品の生産、販売、輸出が拡大する可能性もある。

他方、2010年1月の関税撤廃は、フィリピンの自動車産業にマイナスの影響を与えている。フィリピンの完成車の関税は、他の先行6カ国の関税と並んで撤廃された。それによってタイなどからの自動車輸入が拡大している。この状況はフィリピンで生産を行う日系企業にも、マイナスの影響を与えた。

2015年1月1日には、CLMV 諸国においても、一部を除いて関税が撤廃された。ただし7%の品目に関しては2018年1月1日まで撤廃が猶予された。ベトナムでは自動車と自動車部品の撤廃を猶予した。しかし2018年1月1日には関税が撤廃されることとなった。2015年には50%、2017年には30%掛かっている完成車の関税が撤廃されると、ベトナムで生産する自動車よりも輸入車の方が安くなると考えられた。2018年1月1日の関税撤廃によって日系企業もベトナムでの生産を維持できるかが問われてきた。

（2）関税撤廃のフィリピンの例

AFTA の完成と域内関税の撤廃が2010年1月になされたフィリピンの例を見てみよう。フィリピンの完成車の関税は、2009年までは0-5%であったが、2010年1月に他の先行6カ国の関税とともに撤廃された。フィリピンでは2009年から2010年に販売台数が13.2万台から17.0万台に大きく拡大したが、生産台数は6.3万台から8.0万台へとあまり拡大しなかった¹⁸⁾。他方、タイからフィリピンへの輸出台数は、3.7万台から4.7万台に増加した¹⁹⁾。

2010年から2015年への変化では、販売台数は17.0万台から32.4万台に大きく拡大したが、生産台数は8.0万台から9.9万台への拡大に過ぎない²⁰⁾。他方、タイからフィリピンへの輸出台数は、4.7万台から11.8万台に大きく拡大した²¹⁾。2010年において販売に占める生産の比率は47.2%と約半分であったが、2015年においては30.5%に低下してしまった。フィリピンの販売台数は、2016年には40.4万台と更に拡大した。また生産台数も11.7万台（2.9%）へと拡大した。ただし、販売に占める

17) 日本貿易振興機構『通商弘報』2016年4月13日号。

18) フォーイン『アジア自動車調査月報』2015年2月号、23ページ、2016年12月号、8ページ。

19) 日本貿易振興機構『通商弘報』2016年4月13日号。

20) フォーイン『アジア自動車調査月報』2015年2月号、23ページ、2016年12月号、8ページ。

21) 日本貿易振興機構『通商弘報』2016年4月13日号。

生産の比率は28.9%と低下している。フィリピンの場合には、AFTAによる関税の撤廃が、フィリピン自動車産業に負の影響を与えてきたと言える。

しかし最近では、2015年5月に発表された「包括的自動車産業振興政策（CARS）」が進められ、フィリピンの自動車産業に新たな展開が見られる。CARSは、自動車3社に投資インセンティブを与える政策である。その際には6年間で1モデル20万台を生産すること、特定の部品・コンポーネントを現地化することが条件となっている。参加メーカーには投資設備補助金が付与されるとともに、完成車生産が10万台を超えた段階で1台最大5.4万ペソ（約12.6万円）の生産インセンティブが支給される²²⁾。

CARSプログラムには、三菱自工とトヨタが参加しており、三菱自工は2017年2月にミラージュを生産開始した。三菱自工は約43億ペソ（約104億円）を投資する計画で、フィリピンの自動車工場で最大の2000トンのプレス機を持つ工場を2018年2月に稼働して、大物プレス部品を現地化している。トヨタは2018年7月に新型ヴィオスをCARS対応モデルとして生産開始した。トヨタのCARSプロジェクトへの投資計画は、サプライヤーを含めて32億ペソ強となる。こうして、2016年までは月間8000～1万台前後の生産規模が2017年2月以降は月平均1.2万台となっている²³⁾。

CARSによって、認定された自動車の生産が拡大するとともに、投資インセンティブにより、組み立てと部品生産の投資が増加する。フィリピンの例のように、自動車産業があまり優位を確立していない中で関税が撤廃されたとしても、市場が拡大を続けるとともに、政策によって生産と投資が促されるならば、自動車産業が発展する可能性があるかもしれない。フィリピンの自動車産業の発展は、市場の拡大とともに、CARSを含めた今後の自動車政策に依るであろう。

（3）関税撤廃のベトナムの例

① AFTAによる関税撤廃とベトナム自動車産業

次にベトナムの例を見てみよう。最近のFTA環境の変化による影響の顕著な例である。2015年1月1日には、CLMV諸国においても、一部を除いて関税が撤廃された。ただし、7%の品目に関しては2018年1月1日まで撤廃が猶予された。ベトナムでも自動車や自動車部品等の品目を猶予品目に入れた。

ベトナムでは2010年までは完成車関税は83%であったが、2011年には70%、2013年には60%、2014年には50%、2016年には40%、2017年に30%へと急激に引き下げられ、2018年1月に撤廃されることとなった。

ベトナムの自動車販売は、たとえば最近の2012年から2016年で見ると、2012年には9.3万台だったが2016年に30.4万台へと急速に拡大した。また生産も2012年には7.4万台だったが、2016年に23.6

22) フォーイン『アジア自動車調査月報』、2017年9月号、28-29ページ。

23) フォーイン『アジア自動車調査月報』、2017年9月号、28-29ページ、2018年9月号、3ページ。

万台へと急速に拡大した²⁴⁾。販売に占めるベトナムでの生産の比率は2012年に79.6%，2016年に77.6%であった。そして、同時期にタイからの自動車輸入は4,414台から34,242台へ、インドネシアからの輸入は830台から3,838台へ急速に拡大した。2017年1-6月には、タイからの輸入が前年同期の15,106台から19,170台へ拡大し、インドネシアからの輸入は、後述するようにトヨタがIMVのSUVであるフォーチュナーを現地生産からインドネシアからの輸入に切り替えたことがあり、1,304台から10,814台へ急速に拡大した²⁵⁾。

ベトナムでの生産の維持は、ベトナム政府がどのような自動車政策を採るかにも関わる。最近では、特別消費税（SCT）を変更し、2016年7月から1.5L以下の小型乗用車を減税し、他方2.5L超の乗用車を増税した。更に2018年1月からは2.0L以下の乗用車を減税する一方、2.5L超の車両を増税することとした。多くの小型の乗用車を生産する日系自動車メーカーにはプラスに作用すると考えられた。しかし投資インセンティブを含めた自動車政策は採られず、これらの政策が自動車の現地生産の拡大や投資に結び付くのは難しいと考えられた。

このような状況の中で、日系各メーカーは、2018年1月の関税撤廃に合わせて、輸入車の車種を増やすとともに、現地生産を維持しながら現地生産車種を絞り込み、その生産量を確保する方針を採ってきた。いくつかの車種は、現地生産から輸入へ切り替えており、たとえば2017年1月には、トヨタがフォーチュナーの生産を終了しインドネシアからの輸入に切り替えた。またホンダがシビックの生産を終了してタイからの輸入に切り替えた。フォーチュナーがインドネシアからの輸入に切り替わり、2016年1-6月のベトナムのインドネシアからの自動車輸入は1,304台に過ぎなかったが、2017年1-6月には10,814台に急拡大した²⁶⁾。

ベトナムでは、2018年1月1日に、2017年における30%の関税が一気に撤廃された。完成車の関税が撤廃され、ベトナムで生産する自動車よりも輸入車の方が安くなると考えられていた。また関税撤廃によって自動車が安くなることを期待して、2017年には自動車の買い控えも見られた。

②「政令116」による輸入制限とベトナム自動車産業

以上のような状況であったが、ベトナムでは2018年1月からきわめて輸入禁止的な政策が採られることとなった。2017年10月17日に公布された「政令116号」により、2018年1月から完成車を輸入する場合に、輸入者は、検査時に他国政府が発行する認可証を提出すること、輸入ロット（一船）ごと・車両仕様別に交通運輸省登録局（VR）による排気量および安全性能検査を行うことが義務付けられた。前者は本来輸出車を対象としたものではなく、後者では1回につき2カ月程度のリードタイムと1万ドル程度の多大な負担が発生するとされる²⁷⁾。

24) フォーイン『アジア自動車調査月報』2015年2月号、23ページ、2017年12月号、4ページ。

25) フォーイン『アジア自動車調査月報』2017年8月号、45ページ。

26) フォーイン『アジア自動車調査月報』2017年8月号、45ページ。

27) 日本貿易振興機構『通商弘報』2018年1月17日号。

2018年1月1日には、AFTAによって関税が撤廃されたにもかかわらず、「政令116号」が発効し、完成車輸入が全面的にストップしてしまった。2018年3月にタイからの完成車輸入が、4月にインドネシアからの輸入が再開したが、2018年1-6月の自動車販売は、前年同月比で6.4%の12.6万台に減少し、輸入車の販売台数は49.5%減の1.9万台であった。たとえば、輸入モデルであるトヨタのフォーチュナーは98.5%減、ハイラックスは83.1%減であった²⁸⁾。

「政令116号」による措置はきわめて輸入禁止的な非関税障壁であり、ASEAN経済統合の深化に逆行する。ベトナムにとっては、ASEAN経済統合による関税撤廃が進む中で自国の自動車生産を守るための措置であり、かつなかなか政策が策定できなかったための苦肉の策であったかもしれない。しかしASEAN全体の経済統合の深化に大きくマイナスとなるであろう。インドネシアが8月に自動車の事実上の数量規制を取り入れたように、このような政策が拡大する可能性もある。

「政令116号」に対しては、ASEANとしての対策が必要である。ASEAN事務局によると、タイやインドネシアはATIGA調整委員会(CCA)に問題を提起した。またベトナムの措置に対して2社がASEAN投資・サービス・貿易解決(ASSIST)によって申し立てを行い、ASEAN事務局もこの件を非関税障壁で生じている問題として実例マトリクスに登録した²⁹⁾。またタイは、2018年8月のタイ-ベトナム合同通商委員会(JTC)において、「政令116号」の問題解決を目指して、自動車製品規格の相互認証合意の締結でベトナムと基本合意した³⁰⁾。実際にベトナムのような政策が出される中で、また世界全体で保護主義が拡大する中で、「政令116号」や非関税障壁に対する各国やASEANの更なる対策が必要であろう。

ベトナム政府が自動車産業の保護政策を行う中で、新たにベトナムの国内メーカーが自動車を生産する動きもある。ベトナムの国内メーカーであるビンファストは、2019年にビンファストブランドの乗用車とSUVを生産開始する計画である。そしてそのために25万台の新工場を整備する。またGMベトナムの既存工場を取得する³¹⁾。ASEAN経済統合の進展とともにASEANでの自動車生産・販売を行ってきた日本メーカー等にとっては、新たな競争相手の出現並びに新たな環境変化となる。

今後ベトナム政府がこれらの措置を続けるのか、どのように自動車産業政策を進めていくかは、今後のベトナム自動車産業の発展とともに、ASEANの経済統合と自動車産業にも大きな影響を与える可能性がある。

28) フォーイン『アジア自動車月報』2018年8月号、44-45ページ。

29) 2018年9月の日本アセアンセンターとASEAN研究会(ASGT)によるASEANミッションの際のASEAN事務局リロAEC担当次長とのインタビューによる。

30) フォーイン『アジア自動車月報』2018年12月号、21ページ。

31) フォーイン『アジア自動車月報』2018年9月号、38-39ページ。

2. トランプ大統領就任後の保護主義の拡大とメガ FTA の影響

最後に、トランプ大統領就任後の政策の影響や TPP11の影響についても考えてみよう。トランプ大統領就任後の保護主義政策は、ASEANの自動車産業に直接の影響は多くはないかもしれないが、世界経済全体の保護主義化と AEC の深化へのマイナスの影響が、ASEAN 自動車産業にも負の影響を与える可能性がある。

第1節で述べたように、2017年1月20日には実際にトランプ氏がアメリカ大統領に就任し、1月23日には TPP からの離脱に関する大統領令に署名した。アメリカの TPP 離脱は、ASEAN 経済統合と ASEAN 各国にも大きな負の影響を与える。ASEAN 経済統合に与える影響では、第1に、ASEAN 経済統合を追い立てる力が弱くなる。第2に、TPP が RCEP 交渉を促す力が弱くなり、RCEP が AEC を追い立てる力も弱くなる。第3に、TPP のいくつかの規定が AEC を深化させる可能性は低くなる。そして TPP が頓挫することは、あるいはトランプ大統領になって世界経済が保護主義的になることは、東アジア経済全体に大きな負の影響を与える。ASEAN を含めて東アジア各国は、貿易と投資の相互依存関係の増進の中で急速な成長を遂げてきたからである。

アメリカ発の保護主義と貿易摩擦は、更に世界経済を大きく揺さぶってきている。トランプ大統領は、TPP 離脱とともに、NAFTA や米韓 FTA 等の再交渉を行い、更には世界各国からの輸入に高関税を掛け、貿易摩擦を引き起こしている。とりわけ、2018年からの中国との貿易摩擦は、大きな負の影響を世界経済に与えている。トランプ政権は、2018年7月に中国からの大豆や自動車などの340億ドル分の輸入に25%の追加関税を掛け、8月には古紙など160億ドル分の輸入に25%の追加関税を、9月には LNG など600億ドル分の輸入に5-10%の追加関税を掛けた。中国もアメリカからの輸入に報復関税を掛け、現在、アメリカは中国からの輸入額の約50%に高関税を掛け、他方、中国はアメリカからの輸入額の約70%に高関税を掛ける事態となってしまう。

世界各国が保護主義的になってきている中で、日本は2017年5月に TPP11を提案してその後の交渉をリードした。2017年5月の交渉会合で日本が提案した TPP11が交渉開始され、2017年11月の閣僚会合で TPP11（包括的及び先進的な TPP 協定：CPTPP）が大筋合意された。各国がアメリカとの間で結んだ厳しい条件のいくつかは凍結された上で、2018年1月の TPP 交渉会合で協定文が最終的に確定し、3月8日に11カ国によって署名された。そして6カ国の国内手続きの完了を経て、12月30日に TPP11（CPTPP）が遂に発効された。

また日本は EU とのメガ FTA を進め、日本 EU・EPA が2017年7月に大枠合意、12月に交渉妥結、2018年7月に署名されて、2019年2月1日に発効された。RCEP に関しては、2018年中に交渉妥結することはできなかったが、TPP11と日本 EU・EPA が発効される中で、2019年秋の交渉完全妥結を目指している。

トランプ大統領の影響等によって世界全体が保護主義化する中で、TPP11と日本 EU・EPA の発効が世界の通商体制の保護主義化を逆転する一歩となり、更に RCEP 交渉や AEC の深化にも

正の影響を与える可能性はある。そしてそれらが、ASEAN 自動車産業の発展に更に影響を与える可能性があるろう。

おわりに

AEC の創設とりわけ AFTA による関税の撤廃は、ASEAN の自動車産業に大きな影響を与えている。2010年1月1日には AFTA による先行6カ国による関税の撤廃がほぼ完成し、自動車産業の発展とともに、自動車と自動車部品の域内国際分業が更に加速してきた。その際にタイとインドネシアの自動車産業が正の影響を受けて更に発展してきた。他方、2010年1月の関税撤廃は、フィリピンの自動車産業に負の影響を与えた。2015年1月1日には CLMV 諸国においても、一部を除いて関税が撤廃され、遂に2018年1月には猶予品目も撤廃されて AFTA が完成した。ベトナムでは、2018年1月1日に関税が一気に撤廃された。しかしベトナムでは、2018年1月からきわめて輸入禁止的な政策が採られることとなった。ASEAN の経済統合には逆行する事態であり、他の諸国にも波及する可能性もある。「政令116号」や非関税障壁に対する各国と ASEAN の更なる対策が重要である。

トランプ大統領就任以後の保護主義の拡大と AEC へのマイナスの影響は、ASEAN 自動車産業にも負の影響を与える可能性がある。逆風の中でも AEC が更に深化していくことを期待したい。そしてトランプ大統領の影響等によって世界全体が保護主義化する中で、TPP11 (CPTPP) の署名が世界の通商体制の保護主義化を逆転する一歩となり、ASEAN 自動車産業の発展にも正の影響を与えることを期待したい。

AEC の実現を含めた FTA 環境の変化は、ASEAN で完成車や部品の生産を行う日本企業にも、大きな影響を与えるであろう。ASEAN において日系企業のシェアはきわめて大きく、有利な立場にある。またこれまで ASEAN 経済統合が自動車産業の部品補完や生産ネットワーク形成を支えてきており、その主要な受益者は日系企業であった。ただし中国企業等の進出も増えてきており、国内メーカーが保護を受けて生産を始める例もあり、日本メーカーにとっては、更に優位を追求していく必要があるろう。

自動車産業においては、世界各国で進められている EV 化（電気自動車化）についても考えておく必要がある。ヨーロッパや中国で実際にどのように EV 化が進められるか？ ASEAN では、今後どのように EV 化が進められるか？ それらは、今後の ASEAN の自動車産業にも大きく影響する可能性がある。

世界経済における保護主義の拡大の下で、ASEAN 経済統合がどのように深化していくか、CPTPP や RCEP 等のメガ FTA がどのように進められていくか、そしてそれらの変化の中で ASEAN の自動車産業がどのように発展していくかを、更に研究していくことにしたい。

付記：長谷川先生には、中央大学経済研究所のアジア経済圏研究会とその研究合宿、国際貿易投資研究所（ITI）のFTA研究会や国際貿易投資研究会等で大変お世話になりました。改めて謝意を表させていただきます。

尚、本論は、2017年度 ITI 研究プロジェクトの報告書『TPP と ASEAN の貿易、投資、産業への影響』（2018年3月）の「第5章 FTA 環境の変化と ASEAN 自動車産業—AEC・トランプショック・TPP11の影響—」（清水一史）を基に、また2018年3月の中央大学経済研究所アジア経済圏合宿研究会における報告と議論も基に、大きく加筆修正したものである。また本論は、2018年9月の日本アセアンセンターと ASEAN 研究会（ASGT）による ASEAN ミッションの成果の一部である。

参考文献

- 石川幸一・朽木昭文・清水一史編（2015）『現代 ASEAN 経済論』文眞堂。
- 石川幸一・清水一史・助川成也編（2016）『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂。
- 浦田秀次郎・牛山隆一・可部繁三郎編（2015）『ASEAN 経済統合の実態』文眞堂。
- 国際貿易投資研究所（ITI）（2018）『TPP と ASEAN の貿易、投資、産業への影響』ITI。
- 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（2011）「ASEAN 域内経済協力と自動車部品補完—BBC・AICO・AFTA と IMV プロジェクトを中心に—」、『産業学会研究年報』、26号。
- 清水一史（2015）「ASEAN の自動車産業—域内経済協力と自動車産業の急速な発展—」、石川・朽木・清水（2015）。
- 清水一史（2016）「世界経済と ASEAN 経済共同体」、石川・清水・助川（2016）。
- 清水一史（2017a）「トランプショックと ASEAN 経済統合」、『世界経済評論』第61巻第5号。
- 清水一史（2017b）「ASEAN 経済統合の深化と ASEAN Centrality」、『国際問題』第665号。
- 清水一史（2018）「FTA 環境の変化と ASEAN 自動車産業—AEC・トランプショック・TPP11の影響—」、国際貿易投資研究所（ITI）（2018）。
- 西村英俊・小林英夫編（2016）『ASEAN の自動車産業』勁草書房。
- 日本貿易振興機構（JETRO）『通商弘報』。
- フォーイン（FOURIN）『アジア自動車調査月報』。
- フォーイン（FOURIN）（2015）『ASEAN 自動車産業2015』フォーイン。
- フォーイン（FOURIN）（2017）『ASEAN 自動車産業2017』フォーイン。
- ASEAN Secretariat, *ASEAN Documents Series*, annually, Jakarta.
- ASEAN Secretariat, *ASEAN Annual Report*, annually, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2008), *ASEAN Economic Community Blueprint*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2015a), *ASEAN 2025: Forging Ahead Together*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2015b), *ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2015c), *ASEAN Integration Report*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2017), *AEC2025 Consolidated Strategic Action Plan (CSAP)*, Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2018), *AEC2025 Consolidated Strategic Action Plan (CSAP) (updated)*, Jakarta.

（九州大学大学院経済学研究院教授 博士（経済学））