

7. EAFTA ロードマップ案作成に向けての調査研究

1. 調査研究の目的

東アジアでは FTA 交渉が活発化し、締結されたものは 5、交渉中や研究中のものを含めると 70 を超えている。ASEAN を対象とした FTA だけでも、中国がすでに物品の貿易についての協定を締結し、日本、韓国も交渉を始めようとしている。国別にみるとシンガポールは 6 カ国と FTA を締結しており、タイも積極的に FTA 交渉を行っている。

このように FTA ブームといってよい東アジアだが、これらの FTA はすべてバイ(2 国間・地域)であり、東アジア全域をカバーするものはない。米州では米州自由貿易協定 (FTAA) の交渉が進んでおり、欧州では EU が拡大しているのに比べると東アジアの遅れは明らかである。

しかし、2004 年 11 月の ASEAN + 3 首脳会議では、東アジア共同体の形成を最終目標年東アジア FTA に向けた取り組みの推進について合意するなど、東アジア FTA が具体的課題であることが明確にされた。

本調査では、こうした動きをふまえ、東アジア FTA について、枠組み、内容、障害などと論点を整理し、東アジア FTA の具体像を提示している。

2. 調査結果の概要

本報告書は 3 章で構成されている。第 1 章では、FTA の空白地帯と言われていた東アジアで FTA が政策課題となり、取り組みが行われていく過程と背景を分析するとともに、主要国の FTA 取り組み状況について最新の状況までとりまとめるとともに、また、東アジア FTA がなぜ必要とされるのかについて考察した。第 2 章では、FTA についての専門家の参加を得て開催した研究会の議論と産業界・学界の有識者へのヒアリングに基づき、東アジア FTA の具体像と論点を提示した。第 3 章では、東アジア FTA 形成のインフラストラクチャというべき東アジアの貿易構造について分析を行っている。

第 1 章 東アジアの FTA

東アジアで FTA が急増している。締結されたものは、ASEAN 自由貿易地域 (AFTA)、日本・シンガポール (JSEPA)、中国・香港 (CEPA)、中国・マカオ (CEPA)、ASEAN 中国 (ACFTA) の物品に関する協定の 5 件だが、交渉中のものは、日本が東アジア域内国と行っているものだけで 4 つを数えるなど数多く、域外との FTA を含めると 80 を超える。

国別にみると、最も FTA に積極的なのは、シンガポールで 6 カ国・地域と締結し、4 カ国と交渉中、2 カ国とは検討中である。タイも積極的であり、タクシン首相の強力なイニシアティブにより、関税率が ASEAN 6 では最も高いにも関わらず、交渉を積極化させている。中国も香港、マカオと FTA を締結し、ASEAN とは 2004 年 11 月に物品の貿易に関する協定を締結した。東アジア域外であるがインドも 2003 年から FTA に熱心に取り組み始めた。

ASEAN に対するアプローチも活発である。中国、日本、韓国、インド、米国、EU など世界の主要国・地域が ASEAN との FTA を交渉あるいは提案している。特に中国は、2004 年 1 月から早期関税引き下げ（アーリーハーベスト）を実施し、物品の貿易は、2005 年 7 月から関税引き下げを開始することになっている。

日本は、2002 年 1 月にシンガポールとの経済連携協定(EPA)に調印し、2003 年 12 月に韓国、2004 年 1 月にマレーシア、2 月にタイ、フィリピンと交渉を開始した。9 月にメキシコとの協定に調印し、11 月にフィリピンと実質合意するなど、FTA 締結に向けての動きを加速している。

東アジアの経済統合の特徴は、2 国間（ASEAN のような地域協力体を含む）の締結、交渉となっており、欧州における EU や米州における米州自由貿易地域（FTAA）のような地域全体をカバーする統合の動きは構想の段階に留まっていることである。例えば、東アジア FTA は、ASEAN プラス 3 の枠組みで検討されているが、長期的な課題と受け止められている。

第 2 章 東アジア FTA（EAFTA）をどう作るのか

東アジア FTA(EAFTA)の構成国・地域は、ASEAN10、日本、中国、韓国、台湾、香港の 10 カ国・地域である。台湾は、経済力、各国との貿易関係の緊密さから除外することは出来ない。EAFTA のロードマップについては、ASEAN プラス 1 で進め、その他各国も随時加わってゆく。ASEAN は先発 6 カ国と新規加盟 4 カ国を分けず、ASEAN10 として交渉し、参加する。ただし、新規加盟国は実施時期をずらすなど「経過措置」で対応することも考える。EAFTA の完成時期は 2017 年から 2020 年の期間である。EAFTA のイニシアチブは日本がとるべきである。

EAFTA は包括的な経済連携協定(EPA)にすべきである。質の高い FTA を作るために、物品の貿易については、GATT24 条整合性を条件とする。サービス貿易については、GATS5 条整合性を条件とし、最終的にはネガティブリスト方式とする。しかし、既存の FTA でポジティブ方式をとっているものもあり、ネガティブ方式への変更が課題となろう。政府調達は、WTO 政府調達協定並みとし、発展途上国の場合基準額を考慮する。投資ルールについては、最恵国待遇、内国民待遇（設立前を含む）パフォーマンス要求の禁止を含む。人の移動は、条件を付し、期間を限定し、単純労働を受け入れる。同時に移民政策など日本国内の体制整備を行う。原産地規則は累積原産地規則とする。

EAFTA 形成に障害は、発展途上国の産業育成・保護政策、東アジア各国のルーズな法構造、中台関係などがあげられる。障害の克服は、日本が自由化を率先して行うこと、東アジアの地域協力の枠組み強化、中台関係については GATT35 条の援用である。日本における障害は、農業の自由化および人の移動の自由化である。農業政策の転換と人の移動に関する政策形成が必要である。

EAFTA は完成後、拡大を目指すとともに超えて統合を深化させるべきである。インド・

CER が対象国であり、APEC・FTA を目指すべきである。東アジア共同体は将来の目標であるが、共通の価値観に対するコミットメントが課題である。EAFTA には小規模な事務局を設け、統合の深化の度合いに応じ、強化・拡充する。

第3章 東アジア経済統合の「インフラストラクチャとしての貿易構造」の分析

戦後世界貿易を牽引したのは、財では工業品そのうち機械であり、主要国・地域では日本次いで東アジアであり、日本を含む東アジアは世界経済・貿易で急速にプレゼンスを高めている。現在日本を含む東アジアは米 EU とともに3極の一角を占め、3極の世界経済と世界貿易に占める割合はいずれも8割以上である。世界経済と世界貿易は事実上3極下にあるといっても過言ではない。3極は世界的な地域統合を推進するコアとなっている。東アジアにおいて2001年以降様々なるFTA構想が展開されている。地域としての経済的頑健性をみる指標として、域内貿易比率と対外依存度がある。東アジアは特に域内貿易比率が急速に上昇している。同時に域内貿易で、日本のプレゼンスの低下と、中国のその急上昇という構造変化が進行している。東アジアは域内貿易比率を高めているが、それは特に機械貿易における部品比率がたかいからであり、機械最終製品の輸出は依然主に米欧など域外向け比率が高い。