

## FTAの先頭ランナーASEAN

マレーシア政府は、二〇〇六年三月に自動車のASEAN域内関税を二〇%から五%に引き下げた。ASEANは、ASEAN自由貿易地域(AFTA)というFTAを一九九三年から作ってきた。最初は、二〇〇八年に実現する計画だったが、二度予定を早めて二〇〇二年(一部品目を除く)にFTAをほぼ完成させた。その中で最大の障害となってきたのがマレーシアの自動車保護政策だった。マレーシアは国産車育成を進めており、三菱自動車は協力したプロトンとダイハツが協力しているプロデュアという二社の国営メーカーが国産車を生産している。国産車は国内では市場シェアが大きい。その背景には政府の保護政策があった。

マレーシア政府は、自動車をAFTAの関税引下げの例外としてきたが、二〇〇四年から引下げを始め、二〇〇五年に自由化対象品目として自動車の域内関税を二〇%に引下げ、二〇〇八年一月に関税率を五%に引下げたことにした。今回の措置は予定を二年前倒ししたことになる。ただし、二〇〇四年に物品税を導入している。



## アジアの窓

FTAは通常関税を撤廃するものだが、AFTAは五%以下に引下げることが目標とした。これは、ASEANが開発途上

別扱い(授権条項という)が認められるためである。関税を撤廃するのは二〇一〇年(ただし、ベトナムなど新規加盟四カ国は二〇一五年)である。五%という当初目標の達成を「自由化」とすると、ASEAN(先発六カ国)は九八%を自由化している。マレーシアが自動車自由化したことにより、例外は米など一部農産品だけになった。

AFTAは専門家に評判の悪いFTAだった。Agree First Talk After(合意をするが後はおしゃべり)、Another Future Trade Zone(もう一つの不毛貿易地域)の略と言われていたし、日本のASEAN研究者も「合理性がなく、実効性が乏しい」と評価している。

たしかに、ASEANの域内貿易比率は二〇%台前半と五〇%を超えるNAFTA(北米自由貿易地域)に比べると低い。しかし、AFTAを利用した域内貿易は着実に増加しているし、自動車の域内相互輸出入など新しい動きが始まっている。

ASEANのモノの進め方は、「ギチギチに決めるのではなく多少の自由(例外)も認め、時間をかけ、無理をせず、段階的に実施する」というものである。極めて多様で経済格差が大きい国々が対立を避けながら協力をしていくための知恵といえる。一方で、「総論賛成・各論反対」になる恐れがあり、マレーシアの自動車物品税のような「抜け穴」が作られ、実効性を欠くとの批判を招く原因ともなってきた。日本のFTAも農業では多くの例外を設けており、理想的なFTAは難しいことを示している。日本より経済的条件が困難なASEANが着実にFTAを実現してきたことは高く評価すべきである。

(石川幸一・アジア研究所教授)

## アジア研究所だより

第二十六回公開講座のご案内

「中国の台頭をアジアはどうみるか」をテーマとして、六月三日より毎週土曜日(午後二時～四時)に公開講座を開催いたします。

六月三日、「中国経済の方途」、小林照直(アジア研究所所長)

六月十日、「南進する中国と東南アジアの対応」、石川幸一(アジア研究所教授)

六月十七日、「強まる朝鮮半島への影響」、野副伸一(アジア研究所教授)

六月二十四日、「中国のエネルギー戦略のゆくえ」、後藤康浩(日本経済新聞社論説委員兼編集委員)

七月一日、「したたかな対応をみせるベトナム」、木村哲三郎(元本学国際関係学部教授)

開催場所・亜細亜大学二号館二〇〇番教室  
受講料・三、〇〇〇円(全五回一括)は、郵便振替にて、亜細亜大学アジア研究所〇〇一

〇〇六 五九七二へお振込み下さい。振り込み時の「受領証」と引き換えに『受領証』をお渡します。

ので、はじめてお越しの日に受付にて「受領証」をご提示ください。なお、振り込み用紙は郵便局備え付けのものをご利用願います。

問い合わせ先・亜細亜大学学務課 電話〇四二二 三六 三二七二