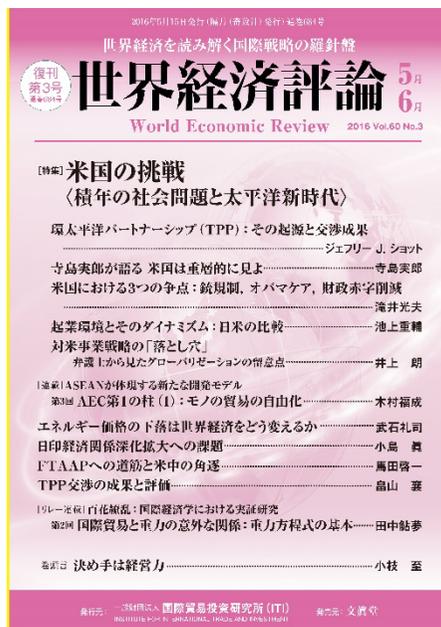


本論文は

# 世界経済評論 2016年5/6月号

(2016年5月発行)

掲載の記事です



世界経済評論

## 定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料

OFF



定期購読  
期間中

富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

### デジタル版バックナンバー読み放題!!



世界経済評論 定期購読



☎0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。  
お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

Fujisan.co.jp  
雑誌のオンライン書店

# AEC 第1の柱(1)： モノの貿易の自由化

木村 福成

慶應義塾大学経済学研究科委員長・経済学部教授  
東アジア・アセアン経済研究センター (ERIA) チーフエコノミスト

きむら ふくなり 1958年生まれ。東京大学法学部卒業。ウィスコンシン大学経済学部博士課程修了 (Ph. D.) 専攻：国際貿易論、開発経済学、経済成長論、応用ミクロ経済学、日本・アジア経済論。最新著：『通商戦略の論点：世界貿易の潮流を読む』（共編著、文眞堂、2014年）。

連載第3回の今回から4回分は、ASEAN 経済統合をより詳しく検討することに費やしたい。まずはモノの貿易の自由化である。

関税は代表的な貿易障壁であり、その削減・撤廃は貿易自由化の第一歩である。特に、グローバル・ヴァリュー・チェーンを積極的に利用する ASEAN の開発戦略においては、広範な品目・貿易相手国を対象とする関税撤廃が不可欠である。ASEAN 先行国の関税削減・撤廃は 1980 年代後半あるいは 1990 年代前半から直接投資誘致のための一方的貿易自由化という形で始まるが、全面的な関税撤廃はアジア通貨危機以降の ASEAN の経済統合の中で進められた。ASEAN 経済共同体 (AEC) は、関税撤廃に関しては間違いなく立派なものとして評価できる。

AEC におけるモノの貿易についての取り組みは、各国の発展段階と政府の行政能力を見ながら、非関税障壁の軽減・撤廃、通関手続きの改善、基準認証などのきめ細かい貿易円滑化へと比重を移しつつある。

## 1 関税と開発戦略

### (1) 幼稚産業保護論あるいは輸入代替型工業化

関税あるいは貿易保護を開発戦略の中でどのように位置付けるか。この問題は、開発戦略論の中心的課題として、長い間議論が積み重ねられてきた。

かつて一世を風靡したのが、幼稚産業保護論あるいは輸入代替型工業化戦略である。弱体の国内産業を育成するため、関税等で輸入品との競争から守り、徐々に力をつけていこうとの開

発戦略である。国内生産の担い手としてあくまでも自国企業を直接育てようとするパターンと、多国籍企業に入ってきてもらって国内生産を迅速に立ち上げるパターンがある。このような開発戦略は、かつて日本、韓国、台湾が高度経済成長を遂げた際にも相当程度採用され、また現在の発展途上国においても同様の発想がしばしば顔を出す。発展途上国における関税撤廃に対する消極論のほとんどは、今でもこの論理を基本的に採用しているものと言える。しかし、このような開発戦略については、明確な成功例がほとんど見出せない一方、誰が見ても明

らかに失敗というケースは数多く観察されてきた。グローバル化が進むにつれて、この開発戦略が成功する余地はますます小さくなっている。発展途上国として一見自然なこの開発戦略はなぜ難しいのだろうか。

幼稚産業保護論あるいは輸入代替型工業化戦略では、まず関税や輸入数量制限によって輸入品との競争を全面的あるいは部分的に遮断し、国内市場における対象産業の製品価格をつり上げ、国内生産を促すことになる。つまり、保護費用は、下流部門または消費者が高価格の製品を購入するという形で負担する。そして、貿易保護の下で開始された国内生産が、動学的規模の経済性たとえば学習効果 (learning by doing) を生み、生産性を上げ国際競争力を有するところまで育てていくことを期待することとなる。このような開発戦略の適否については、理論上、最終的に国際競争力を獲得して貿易保護をはずせるかどうかという「ミルの規準」、将来にわたっての動学的な便益が動学的な保護費用を上回るかどうかという「バスタープルの規準」、政府施策による市場介入が不可欠かどうかという「外部性の存在の有無」という3つの規準でチェックすることになる。

この開発戦略の1つの問題は、保護費用が大きくなりすぎることである。工業化の初期段階では、最低効率規模 (minimal scale of efficiency : MSE) 以下での生産から始めねばならない。まずは生産が MSE を上回らねばならないが、それがなかなか達成できない。国内市場が小さいほど高い水準の保護が必要となってくる。また、MSE をクリアするために1社のみを国内生産者とすると、独占の弊害が生ずる。逆に言えば、潜在的に国内市場の規模が大きい国では、比較的容易に MSE を達成できる

かも知れない。インドなどが未だに輸入代替型開発戦略から離れられないのは、そのせいである。

もう1つの問題は、国内生産の生産性向上が早急にもたらされるか、あるいは生産者が生産性を向上させようとする十分なインセンティブを有するかどうかである。産業連関の上流から下流にかけて次第に関税を高くしていくという傾斜関税 (tariff escalation) によって守られた組立業者は、付加価値のみで有効保護率 (effective rate of protection) で見れば極めて高い保護を受けていることになる。保護の下、楽に利益が上がってしまう輸入代替型企業は、往々にして生産性向上の意欲を失ってしまう。

かつての日本や韓国においては、バスタープルの規準はともかく、ミルの規準は満たすことのできたケースもあるように思われる。しかしそのような場合には、厳格な期限付きの貿易保護政策が採用されるなど、輸入代替企業の早期の生産性向上を促す施策がとられている。また、結局成功しているのは輸出志向性の強い産業であり、国際競争力を獲得しようとの意欲が決定的に重要である。そのあたりが、マレーシアやインドネシアで試みられた国民車構想との違いである。

## (2) 複線型工業化戦略

その後、幼稚産業保護論あるいは輸入代替型開発戦略を保持しつつ、同時に輸出志向型工業化も目指したのが複線型工業化戦略である (今岡・大野 1985)。

地場系企業を育てたいので、引き続き国内市場は貿易保護で守る。しかし、輸出部門は、フェンスで囲まれた輸出加工区に多国籍企業を誘致して発展を目指す。ここから、越境生産共

有 (cross-border production sharing) が生まれた。グローバル・ヴァリュー・チェーンへの接続を目指すティア3、生産ネットワークへの参加を試みるティア2までは、この戦略でもやっつけていける。たとえフェンスで囲まれた輸出加工区であっても、労働投入等による付加価値の分だけは、貿易黒字の増加となる。また、雇用も創出される。

しかし次第に、国内経済とのリンクの必要性が認識されてくる。国内経済と遮断されていると、100%輸入100%輸出からなかなか抜け出せない。地場系企業とのリンクは形成されず、したがって多国籍企業から地場系企業への技術移転・漏出もほとんど起きない。雇用創出も非熟練労働にほぼ限られてしまう。

そこでさまざまな工夫がなされていく。輸出品製造のための輸入原材料免税措置 (duty-drawback system)、保税 (bonded) 倉庫、保税工場、保税トラックなどは、輸入代替型工業化と輸出志向型工業化を同時に追求し、両者の間の一定のリンクを試みる施策であった。複雑型工業化戦略の下、グローバル・ヴァリュー・チェーンへの関与が次第に深化し、ついには輸入代替型工業化戦略の全面的放棄へとつながっていく。

### (3) 全面的な関税撤廃へ

産業集積を形成しようとするティア1aが本格化してくると、少なくとも製造業回りについては、深い貿易自由化が必要となる。産業連関は政策担当者が考えるよりもはるかに複雑であり、恣意的な関税設定はかえって非効率を生む。広範な貿易品目を含む関税撤廃の必要性は、特にグローバル・ヴァリュー・チェーンの先進的な利用を目指す以上、当然認識されねば

ならないものとなってくる。

しかし、このあたりまで工業化が進んでくると、輸入代替型産業も一定程度の力をつけ、自由化に抵抗するかも知れない。また、自由化が多国籍企業ばかりを利するということでは、支持を得られない。地場系企業でも、十分力をつければ、部品製造のサポーター・インダストリーに参入できるという確信を持たねばならない。モノの貿易の全面的な自由化に至るまでには、いくつかの仕掛けが必要となる。

## 2 一方的自由化と地域経済統合

ASEANにおける貿易自由化、特に関税削減・撤廃は1980年代後半から1990年代前半に始まる。1980年代半ば、マレーシアとタイは経済不調に陥り、シンガポールに続いて貿易自由化による積極的外資受入政策へと転じた。数年遅れでフィリピンとインドネシアも同様の政策転換を遂げていく。電気・電子産業、特に電子部品に関しては、投資誘致のための一方的 (unilateral) 関税削減・撤廃が進行した。ボールドウィンが「底に向けての競争 (race to the bottom)」と名付けた関税削減競争である (Baldwin (2006))。それが1990年代初頭からの電子産業を中心とする国際的生産ネットワークの隆盛を生むことになる。さらに、情報技術協定 (ITA) が後押しをする。これは、世界貿易機関 (WTO) の下、1996年に29カ国によって合意された協定で、157の情報通信関連製品についての最恵国待遇 (MFN) ベースの関税撤廃を約束したものである。ASEANではシンガポールとインドネシアが原参加国であるが、それ以外のASEAN先行国も漸次参加し、電

子産業の生産ネットワーク展開に貢献した<sup>1)</sup>。

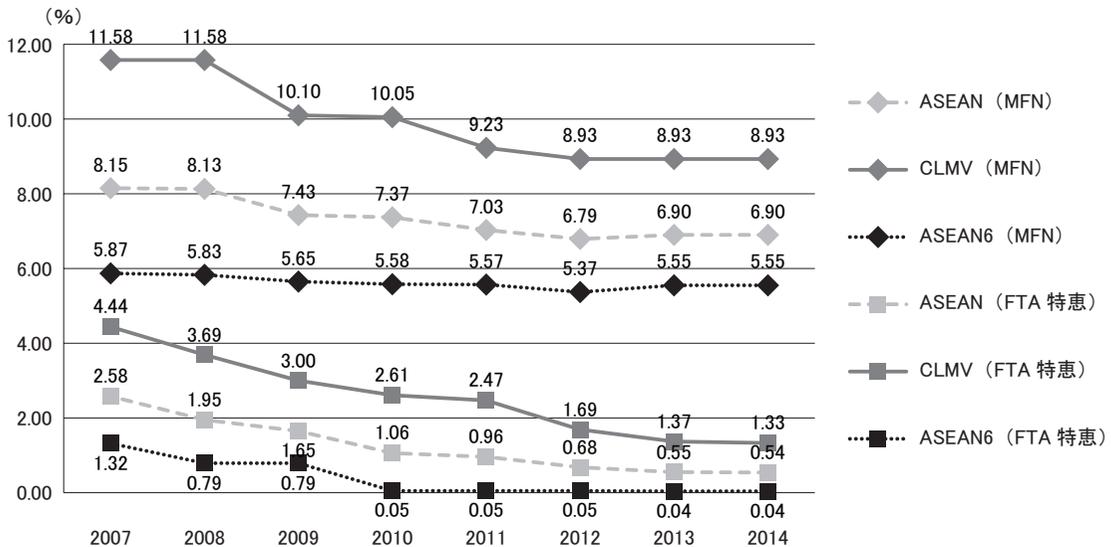
最後まで高関税が残ったのが自動車、鉄鋼などの輸入代替型開発戦略を採用していた産業である。これらの産業では、自国企業あるいは輸入代替型外資系企業が既得権益を得ており、国・産業によっては関税撤廃に反対する声も強かった。その政治経済学を覆すには、地域経済統合の下での関税撤廃というアプローチが必要だった。ASEAN においては、1992年に署名された ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) の下で関税削減・撤廃が始まった。しかし、当初はごくゆっくりとしたペースであった。1997年に勃発したアジア通貨危機の下、直接投資の激減・撤退を恐れ、ようやく関税撤廃を加速させることとなった。

AFTA は、2009年に署名された ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) へと再編成された。1992年から数えるとずいぶん時間がかかった

けれども、ASEAN 先行6カ国 (シンガポール、ブルネイ、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン) に関しては、2010年までに99%以上の品目についての特惠関税がゼロとなった (図1、図2参照)。後発4カ国 (カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) についても、期限である2018年に向けて、順調に関税撤廃が進んでいる。これは、世界的に見てもクリーンな関税撤廃と評価できる<sup>2)</sup>。

一方、最恵国待遇 (MFN) ベースの実行関税は、次第に引き下げられながらも残存している。また、投資インセンティブと一体となった輸出品製造のための輸入原材料免税措置 (duty drawback) など、まだ広範に使われている。これらは複線型工業化の残滓である。いったん産業集積が一定程度以上に大きくなれば、MFN ベースで関税を撤廃してしまった方がいいはずである。特に ASEAN の場合、すでに

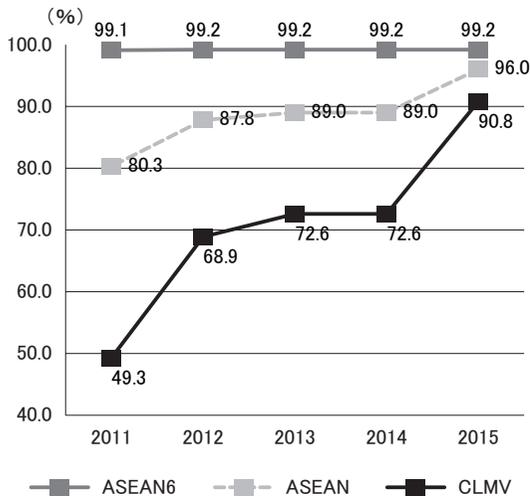
図1 ASEAN の AFTA/ATIGA 特惠関税率と MFN 実行関税率



(注) ASEAN6: シンガポール、ブルネイ、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン  
 CLMV: カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム  
 ASEAN: ASEAN10 カ国  
 AFTA/ATIGA 特惠関税率, MFN 実行関税率とも単純平均関税率。

(出所) ASEAN (2015, Figure 2.1, p. 9).

図2 ATIGAにおける関税撤廃率



(注) ASEAN6: シンガポール、ブルネイ、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン  
 CLMV: カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム  
 ASEAN: ASEAN10 カ国  
 関税撤廃率: ATIGA 特惠関税率がゼロの貿易品目の割合。

(出所) ASEAN (2015, Figure 2.2, p. 10) .

多くの多国籍企業が域内に進出してきているわけで、特に生産ネットワークの主役である機械産業やその上流産業については、MFN ベース関税を維持しておく強い理由はない。MFN 関税の維持を暗に主張しているのは、すでにその国で市場シェアを獲得している多国籍企業なのかも知れない。

タイの自動車産業については、輸入代替型工業化が成功した例とする見方もある。バスタープルの規準はともかく、少なくともミルの規準は満たしているように見える。タイ政府は、地場系企業の直接的育成を急がず、巧妙な傾斜関税を設定して外資の組立業者誘致、部品製造業者誘致を行い、一定規模以上の産業集積形成に成功した。そこでは、複数の組立業者を誘致して競争させる戦略が採られた。自動車産業は強いプラントレベルの規模の経済性、さらには集積の利益を伴う産業であり、また動学的規模の

経済性も大きい。国内市場が収縮したアジア通貨危機を契機に、輸出志向を強めた自動車産業は、急速に生産性を向上させ、国際競争力を獲得するに至った。

しかし、関税がなければ自動車産業育成ができないということではないだろう。たとえばインドネシアでは、ASEAN 向け関税が下がってから集積形成が始まっており、関税が自動車産業育成のための必要条件とは言えない。また、タイやインドネシアのようにワンセットの産業集積を目指すのが自動車産業育成のための唯一の戦略なのかどうかについても、さらなる検討を要する。早稲田大学の小林英夫氏のグループは、東アジア・アセアン経済研究センターのプロジェクトの中で、ASEAN 諸国に対する外資系自動車組立企業の進出パターンを詳細に分析している<sup>3)</sup>。それによれば、ASEAN では、トヨタのようにフルセットの集積を形成する企業と、ヨーロッパ企業や現代のように部品供給の多くを海外に頼りつつ組立を始めてしまうノックダウン方式に近いもののが、混在している。いずれの場合も、足りない部品は生産ネットワークを用いて海外から引いてしまうという点で共通であり、ワンセットの産業集積ができなければ全く採算が合わないというわけではない。さらに長い目で見ると、電気自動車などの登場により、全く異なる生産体系が生まれてくる可能性もある。現在、ASEAN 経済統合の下で関税が下がっていく中、ベトナムやフィリピンが自動車組立を誘致できるかどうか注目が集まっている。

### 3 原産地規則と FTA 特恵関税の利用率

FTA によって特恵関税が設けられても、それが実際に使われなければ、貿易自由化効果は生まれない。そこで重要となってくるのが原産地規則である。

FTA によって低関税あるいはゼロ関税が設定されても、輸出品の原産地が FTA 域内国原産であることを証明しないと特恵関税は使えない。それを判定する原産地規則は、関税が設定されているもっとも細かい貿易品目分類の 1 つ 1 つについて、個別に決められる。ここでは、貿易保護目的で意図して原産地規則を厳しく設定することもできるわけで、FTA 協定の交渉に際しても大事なポイントとなる。原産地規則がどのような基準を設定しているか、またその基準をクリアするための行政手続がどのくらい使いやすいものとなっているかは、FTA の実際の貿易自由化度を評価する上で極めて重要である。

ATIGA でも貿易品目によって数種類の異なる原産地規則が規定されているが、8 割以上の品目については付加価値基準（域内付加価値の比率が 40% 以上であること）と関税品目変更基準（関税品目 4 桁ベースで品目名が変わること）のいずれか 1 つを満たせばよいという co-equal rule となっている<sup>4)</sup>。この基準は貿易に携わる企業にとって扱いやすいと評価されている。また、原産地証明手続についてもきめ細かい改善が積み上げられてきており、自己認証方式の導入なども試行されている。

ATIGA による特恵関税の利用率は、タイ、マレーシアなど限られた国のみが公表してい

る。タイの対 ASEAN 向け輸出についての特恵関税の利用率（特恵関税下の輸出額の総輸出額に占める比率）を見ると、かつては著しく低かったが、2010 年以降 30% 前後となっている。対マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム向け輸出では、2014 年にそれぞれ 32%、69%、62%、56% に達している<sup>5)</sup>。ASEAN の中ではタイはおそらく先進事例だが、今後発国の関税も低下することを考えれば、ATIGA 特恵関税の利用率はさらに上がってくるものと予想される。

なお、さまざまな FTA における特恵関税の使用・不使用に関しては実証研究が積み上げられつつある。MFN ではなく FTA 特恵を利用する確率は、特恵マージン（FTA 特恵関税率と MFN 関税率の差）の大きさ、貿易規模、原産地規則の使いやすさなどと正の相関が見出されている。また、FTA 特恵関税を使用するには一定の固定費用を支払う必要があると考え、特恵利用率と特恵マージンの関係が有意に変化するところを実証的に計測することにより、FTA 特恵を用いるための固定費用の関税等価率はおおよそ 3～5% と求められている<sup>6) 7)</sup>。

### 4 非関税障壁と貿易円滑化

関税が下がるといよいよ問題となってくるのが非関税障壁である。

政府施策の中には関税以外にも、貿易を阻害するさまざまなものがある。それらを総称して非関税措置（nontariff measures）と呼ぶ。それらのうち特に貿易を不必要に阻害しているので除去すべきと考えられるものを非関税障壁（nontariff barriers）と言う。輸入数量制限

や輸出自主規制などは、非関税措置であるとともに非関税障壁でもある。一方、製造業品等の安全基準などに関する「貿易の技術的障壁 (technical barriers to trade : TBT)」や食品安全基準などの「衛生と植物検疫のための措置 (sanitary and phytosanitary measures : SPS)」は非関税措置ではあるが、非関税障壁である場合もない場合もある。TBT, SPSなどは国民の安全, 健康などを守る国内政策として一定の意義を有するものであり, その限りにおいて仮に貿易阻害的であったとしても認められるべきものである。一方, それらが意図して貿易保護目的のために設定されたり, 不必要なまでに貿易を阻害する場合には, 非関税障壁として取り除くべきということになる。

先進国の場合, 関税及び貿易に関する一般協定 (GATT) の下での数次にわたる関税削減交渉の中で関税率が低下し, 代わりに非関税障壁が問題とされるようになったのは1970年代であった。1986～94年のウルグアイ・ラウンドでは, 農産品に関する数量的輸入制限等貿易障壁の関税化が進められ, TBTやSPSに関する協定もマラケシュ協定 (WTO協定) の中に盛り込まれた。しかし今でも, 非関税措置が不当に貿易阻害的であるとする貿易紛争は数多く発生している。

ASEANでも, マレーシアの実質的な完成車輸入制限は非関税障壁として問題にしているケースであろうし, また過去数年の間にインドネシアで導入された一連の貿易関連規制も一種の非関税障壁だろう。これらに対する批判は強く, 撤廃のために努力していくべきである。しかし, 意図して貿易保護目的で設けられている非関税障壁は, それほど多くはない。むしろ, 批判を恐れることからくる情報開示の遅れや行政

上の非効率に端を発する非関税障壁が広範に見られる<sup>8)</sup>。それらを貿易・投資の自由化・円滑化のための規制改革という文脈で整理していくことも重要である。その意味で, 貿易・通関に関する法律や手続きの公開を体系的に行おうとするASEAN貿易レポジトリーは興味深い試みである。

基準認証 (standards and conformance) の重要性も認識されている。TBT関連では, 統合優先分野に関連する電気器具・電子, 医療機器, 医薬品, 化粧品, 自動車・自動車部品, 加工食品, 建築・建設材料, 伝統的医薬・健康食品, ゴム製品については, 規制体系の調和や相互認証の可能性が模索されている。特に電気器具・電子, 化粧品, 医薬品についてはすでに相互認証協定が締結された<sup>9)</sup>。その他SPSの関係でも, さまざまな取り組みが展開されている。これらの課題は業種ごと製品ごとに検討を加えなければならないので時間がかかる。しかし, 地道な努力が積み重ねられていることは評価されてよい。

貿易円滑化についてはさらに, ナショナル/ASEANシングルウィンドウの整備が進行中である。これは, 通関手続きの一元化, 迅速化, 電子化を目指すものである。また, 通関手続きについてもさまざまな協力が進められており, たとえば関税品目分類の細品目 (8桁) までの共通化 (少なくともASEAN内の貿易については完成) が実現している。

## 5 達成点と今後の課題

このように見てくると, モノの貿易に関する限り, ASEAN経済統合は, グローバル・ヴァ

リユース・チェーンの高度な利用という意味で、かなり高いところまで到達していると評価できる。域内関税撤廃に関しては完璧に近い達成度を示した。原産地規則についても使いやすい方式が採用されており、運用面も漸次改善されてきている。非関税障壁の撤廃は引き続き課題となるが、むしろ広範に存在するのは行政効率の低さから生じてくる諸問題である。ASEANらしいきめ細かい改善の積み重ねが、それらの問題解決につながり、また行政効率全体の向上にもつながっていくことが期待される。

#### 【注】

- 1) ITA には、2016年2月現在、81カ国（シンガポール、マレーシア、タイ、フィリピン、インドネシア、ベトナム、日中韓、台湾、オーストラリア、ニュージーランド、インドを含む）まで拡大し、対象品目の世界貿易の97%をカバーするに至っている。また、2012年からは拡大ITAの検討が始まり、2015年12月の第10回WTO閣僚会議（ナイロビ）において53カ国により拡大201品目についての交渉が妥結した。2019年までにほとんどの対象品目についての関税をMFNベースで撤廃するとしている（WTOホームページによる）。WTOの下でのプल्ली（複数国）協定の成功例として注目を浴びている。
- 2) ちなみに、日本がこれまでに締結してきたFTAsにおける日本の関税撤廃率は、細品目ベースでカウントすると、85～87%程度と低い。環太平洋連携協定（TPP）の合意においてはさすがの日本も95%の品目について関税撤廃を約束しているが、他の11の交渉参加国の関税撤廃率は99～100%に達している。
- 3) Research Institute Auto Parts Industries, Waseda University (2014) 参照。
- 4) Medalla (2015) 参照。
- 5) 以上、助川 (2016, 第7-5表) による。原データはタイ商務省資料。
- 6) Hayakawa (2011) は、重力モデルを用いた計測により、固定費用の関税等価率を3%としている。
- 7) なお、FTA 特恵関税の利用あるいは原産地規則におけるさまざまな問題を理解するには、実務家の視点も重要である。たとえば上ノ山 (2016)、麻野 (2016) 参照。
- 8) Cadot, Munadi, and Ing (2013) 参照。
- 9) ASEAN (2015, pp. 19-20)。Prasetya and Intal (2015) は、

これらのTBTをめぐる基準認証に関する努力が実質的にも非関税障壁の軽減に役立っていることを明らかにした。

#### 【参考文献】

- 麻野良二 (2016) 「原産地規則の現状と課題」。助川成也、高橋俊樹編『日本企業のアジア FTA 活用戦略：TPP 時代の FTA 活用に向けた指針』、文眞堂。
- Association of Southeast Asia Nations (ASEAN). (2015) *ASEAN Integration Report 2015*. Jakarta: The ASEAN Secretariat (<http://www.asean.org/storage/images/2015/November/media-summary-ABIS/ASEAN%20Integration%20Report%202015.pdf>).
- Baldwin, Richard E. (2006) "Multilateralising Regionalism: Spaghetti Bowls as Building Blocs on the Path to Global Free Trade." *The World Economy*, 29, No. 11 (November): 1451-1518.
- Cadot, Olivier; Munadi, Ernawati; and Ing, Lili Yan. (2013) "Streamlining NTMs in ASEAN: The Way Forward." ERIA Discussion Paper 2013-24 (<http://www.eria.org/ERIA-DP-2013-24.pdf>). The revised version appeared in *Asian Economic Papers*, 14, No. 1, 2015: 35-70.
- Hayakawa, Kazunobu. (2011) "Measuring Fixed Costs for Firms' Use of a Free Trade Agreement: Threshold Regression Approach." *Economics Letters*, 113, No. 3: 301-303.
- 今岡日出紀、大野幸一 (1985) 「韓国・台湾の工業発展：複線型成長パターンの実証」。今岡日出紀、大野幸一、横山久編『中進国の工業発展：複線型成長の論理と実証』、アジア経済研究所、11～56ページ。
- Medalla, Erlinda M. (2015) "Towards an Enabling Set of Rules of Origin for the Regional Comprehensive Economic Partnership." ERIA Discussion Paper 2015-03 (<http://www.eria.org/ERIA-DP-2015-03.pdf>).
- Prasetya, Rully and Intal, Jr., Ponciano S. (2015) "AEC Blueprint Implementation Performance and Challenges: Standards and Conformance." ERIA Discussion Paper 2015-42 (<http://www.eria.org/ERIA-DP-2015-42.pdf>).
- Research Institute Auto Parts Industries, Waseda University. (2014) *Automobile and Auto Components Industries in ASEAN: Current State and Issues*. ERIA Research Project Report 2013-7 ([http://www.eria.org/publications/research\\_project\\_reports/FY2013/No.7.html](http://www.eria.org/publications/research_project_reports/FY2013/No.7.html)).
- 助川成也 (2016) 「ASEAN 進出日系企業のアジア FTA 活用：タイの事例」。助川成也、高橋俊樹編『日本企業のアジア FTA 活用戦略：TPP 時代の FTA 活用に向けた指針』、文眞堂。
- 上ノ山陽子 (2016) 「企業から見た FTA の利用と課題」。助川成也、高橋俊樹編『日本企業のアジア FTA 活用戦略：TPP 時代の FTA 活用に向けた指針』、文眞堂。