

5. 東北機械部品産業のアジア展開への指針策定調査事業結果

イ. 調査の目的

日本は自動車や機械の分野を中心に、東アジアにサプライチェーン築き上げてきた。このサプライチェーンを使って、日本は中間財などを東アジアに供給する主要なプレーヤーを演じてきた。しかしながら、東北地方の大震災の発生により、日本の機械部品などのサプライチェーンに大きな影響が現れたことは記憶に新しい。

また、近年における中国・ASEAN などの新興国や韓国・台湾の台頭、日本企業の輸出構造の転換、あるいは東アジア諸国間に張り巡らされた FTA 網の影響により、東アジア諸国間でのサプライチェーンの流れに大きな変化が生じている。

その中でも、貿易の流れに大きな影響を与えるメガ FTA として、1993 年発効の AFTA(ASEAN 自由貿易地域)や 2005 年に発効した ASEAN 中国 FTA(ACFTA)を挙げることができる。さらには、TPP の交渉が、2014 年の合意を目指して活発化しているし、日中韓 FTA は 2014 年内の妥結、RCEP(東アジア地域包括的経済連携)は 2015 年末の合意を掲げている。

本報告書は、東北地方の自動車・機械関連における東アジアでのサプライチェーンの動きを展望するために、中国、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムらの ACFTA/AFTA 加盟 5 か国における財別貿易の流れと特徴を分析している。すなわち、中間財を中心に世界主要 17 か国との輸出入の動きを把握することにより、ACFTA/AFTA の影響がサプライチェーンに現れているかどうかを探っている。

そして、ACFTA/AFTA の平均関税率や関税削減率を計算し、平均関税率の低下により関税額がどれだけ節約できたのかを品目別に算出している。さらに、中国、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム 5 か国の国別・品目別の輸入単価が FTA 活用でどれだけ変化し、競争力を高めるのかも求めている。

本報告書で展開している関税削減効果や輸入単価分析を東北地方の東アジアにおける機械部品産業の海外戦略に活かすことができれば、より強固なサプライチェーンの構築につながるものと思われる。

ロ. 調査結果の概要

1. 東北地方における自動車産業の集積とサプライチェーンの特徴

東北地方の工業構造が最近大きく変化しつつある。すなわち、東日本大震災の影響から回復基調が続く中で、リーディング産業が代わりつつある。大震災を挟んで 2010 年から 2012 年の製造品出荷額の業種別構成比で見ると、主要な業種では電子部品・デバイス・電子回路が 13.0%から 9.6%へ 3.4 ポイント低下し、情報通信機械は 11.5%から 9.0%へ 2.5 ポイントの減少、食料品が 11.5%から 10.9%へ 0.6 ポイントの減少となった。しかし、輸送用機械は 7.4%から 10.4%へ 3.0 ポイント上昇している。

この推移の結果、東北地方の工業生産では、業種別の順位に大きな変化が起きつつあ

る。すなわち、食料品は第 1 位の工業生産実績を維持しているが、輸送用機械が第 2 位の生産業種に躍進し、さらには近く食料品を上回って東北最大の工業になる勢いである。この展開は、東北の工業に自動車生産の新時代が訪れていると大きな注目を浴びている。

2. 中国、インドネシア、マレーシアの ACFTA 税率は 1%前後

中国の ASEAN10 カ国からの輸入に対する MFN 税率は 3.3%であり、ACFTA 税率は 0.9%であった。したがって、2013 年の中国では、ACFTA を活用しない通常の輸入においては全品目平均で 3.3%の関税がかかっているが、ACFTA を利用する場合は 0.9%の関税率が課せられることになる。

中国以外の ASEAN4 カ国の平均関税率を見てみると、インドネシアの中国からの輸入に対する MFN 税率は、中国よりも 2%も高い 5.3%であった。マレーシアの中国からの輸入に対する MFN 税率は 4.3%、タイは 6.8%、ベトナムは 5.5%であった。これら ASEAN4 カ国の加重平均による MFN 税率は、いずれも中国よりも高い。

一方、インドネシアの中国からの輸入に対する ACFTA 税率は 1.1%である。マレーシアでは 0.7%であり、いずれも中国の ACFTA 税率とほぼ同等の水準であった。これは、インドネシアとマレーシアは、全品目平均では中国とあまり変わらない ACFTA 税率を適用していることを意味している。これに対して、タイの ACFTA 税率は 2.8%と中国よりも高い。また、ベトナムは 3.8%と、中国よりも 3%近くも高率である。

中国とマレーシアの ACFTA 税率が相対的に低いのは、それだけ他の ACFTA 加盟国に自国市場を開放しているということだ。それだけ、障壁を必要とする度合いが他の ACFTA メンバーよりも相対的に低いからだ。

これに対して、タイは国内での自動車関連分野の競争力を維持し、かつ日本などからの投資を呼び込むために、自動車関連の関税を高くしているものと思われる。ベトナムの ACFTA 税率が高い理由は、中国や ASEAN 主要国よりも自国市場の保護が必要であり、その分だけ関税の削減スケジュールを遅らせる分野が多いためだ。実際に、今後の大きな ACFTA におけるベトナムの関税削減スケジュールは、2015 年、2018 年を予定している。

また、MFN 税率と ACFTA 税率の差分(MFN 税率-ACFTA 税率)を ACFTA の「平均関税削減率」とすると、これは通常の輸入で支払わなければならない関税率と ACFTA の利用で適用される関税率の差であるため、ACFTA 活用で削減(節約)できる関税率を表している。

中国の ACFTA における MFN 税率と ACFTA 税率の差分である平均関税削減率は、2013 年の加重平均では 2.4%であり、インドネシアは 4.2%、マレーシアは 3.6%、タイは 4.0%、ベトナムは 1.7%になる。この結果が示唆するところは、中国の 2.4%に比べて、ベトナム以外の ASEAN3 カ国の平均関税削減率は 3%以上であり、それだけ ACFTA を活用した時の関税メリットが大きいということだ。企業は、中国よりも、インドネシア、マレーシア、タイで ACFTA の活用を決断しやすいということでもある。

したがって、この結果を ASEAN や中国に進出した日本企業の行動に当てはめるな

らば、ACFTA を活用する時の留意点としては、一般的にはインドネシア、マレーシア、タイにおいて中国から輸入した方が、逆の場合よりも平均で高い関税削減のメリットを得ることができるということである。

しかし、これはあくまでも全品目平均による分析結果である。個々の企業においては、品目によってはむしろ中国やベトナムで ASEAN から輸入した方が関税メリットを得られるケースもありうる。したがって、企業行動としては、色々な角度から情報を収集・分析し、FTA 活用における最適な選択を実行することが求められる。

3. ほとんど撤廃されたマレーシア、タイの AFTA 税率

インドネシアの他の ASEAN9 カ国からの輸入に対する MFN 税率は 4.7%であり、AFTA 税率は 0.7%であった。したがって、インドネシアでは、AFTA を活用しない通常の輸入においては全品目平均で 4.7%の関税がかかっているが、AFTA を利用する場合は 0.7%の関税率が課せられることになる。

マレーシアの ASEAN9 カ国からの輸入に課せられる平均関税率を見てみると、2013 年の MFN 税率は 4.0%であった。タイは 6.6%、ベトナムは 8.4%であった。

一方、マレーシアの ASEAN9 カ国からの輸入に対する AFTA 税率は 0.2%である。タイでは 0.0%とほとんど関税が撤廃されているし、ベトナムは 3.1%と相対的に高率である。

これは AFTA においても、ベトナムの本格的な関税削減のスケジュールは、ASEAN 先行 6 か国(ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ)と比較すると遅れているからだ。

AFTA における MFN 税率と AFTA 税率の差分である「AFTA の平均関税削減率」は、通常の輸入で支払わなければならない関税率と AFTA の利用で適用される関税率の差であるため(MFN 税率-AFTA 税率)、AFTA 活用で削減(節約)できる関税率を表している。

2013 年における加重平均によるインドネシアの AFTA の平均関税削減率は 4.0%、マレーシアは 3.8%、タイは 6.6%、ベトナムは 5.3%になる。

この加重平均による AFTA の平均関税削減率の結果によれば、インドネシアではほんの少しではあるが ACFTA の平均関税削減率の方が AFTA の平均関税削減率を上回っている。それ以外のマレーシア、タイ、ベトナムでは、AFTA の平均関税削減額が ACFTA を上回っている。つまり、インドネシア以外のマレーシア、タイ、ベトナムでは、AFTA の方が ACFTA よりも関税を削減するメリットが大きいということになる。

特に、タイの AFTA 活用による関税削減メリットは大きい。タイでマレーシアから 100 万円輸入した場合、平均関税削減率が 6.6%であるので、全品目平均で 6.6 万円の関税を節約できる。タイが ACFTA を利用して中国から 100 万円を輸入した場合は、平均関税削減率が 4.0%であるので、4 万円の節約になる。つまり、差し引き 2.6 万円が、タイの AFTA と ACFTA を利用した時の関税削減効果の違いということになる。

なぜこのように、タイにおいて AFTA と ACFTA で平均関税率に差が生じたかというと、もちろん、ACFTA と AFTA の両協定において約束した個々の品目の関税削減

率(譲許税率)の違いが大きな原因である。AFTA は ACFTA よりも早く発効した分だけ、センシティブ品目を含む全体の品目で関税削減が進んでいる。

この他に、AFTA では加重平均を求める時のウエイトを他の ASEAN9 カ国からの輸入で求めているが、ACFTA では中国からの輸入で算出していることも影響している。このウエイトの違いは、MFN 税率、ACFTA 税率、AFTA 税率のそれぞれの加重平均の計算に違いを生じさせている。

4. FTA と東北機械部品の輸出可能性

表 1 は、日本企業が代表的機械・部品 6 品目を中国、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムの 5 カ国に輸出する場合において、FTA を活用したり、活用しなかったりする場合などのケース別に輸出の見込みについて分類したものである。

同表における代表的機械・部品は、電話機、集積回路、カラーTV、乗用車、貨物自動車、自動車部品の 6 品目である。これらの品目は、東北地方の機械部品の東アジアに対する輸出見込みを検討するために選別したものである。

表 1 において、日本から「中国」への輸出の場合、I のケースである「EPA/FTA 活用で日本からの輸出が見込まれる品目」に該当する品目はなかった。つまり、中国の日本からの輸入品に対する MFN 税率が高く、同時に輸入単価削減率が高い品目は、6 品目の中にはなかったということである。日本と中国は EPA/FTA を締結していないので、当然のことながら輸入単価削減率は 0 となり、これらの 6 品目の EPA/FTA 利用による日本からの輸出の見込みは低い。

これに対して、日本から「中国」への輸出の場合、II のケースである「現地生産・現地企業との連携、ACFTA/AFTA の活用で域内貿易の拡大が見込まれる品目」に該当する品目は、カラーTV、乗用車、貨物自動車、自動車部品の 4 品目であった。これらは、中国の日本からの輸入品への MFN 税率は高く、かつその輸入単価削減率は低いため、EPA/FTA 利用による日本からの輸出が見込まれない品目である。しかしながら、中国・ASEAN の日系現地法人による FTA 利用により、中国の ASEAN との域内貿易を拡大する見込みがある品目である。

また、III のケースである「FTA を利用しなくても日本からの輸出が見込まれる品目」は、電話機と集積回路であった。「中国」の電話機、集積回路などの IT/電気・電子機械・部品の MFN 税率は総じて低率である。したがって、この 2 品目は、たとえ「中国」の日本からの輸入品の輸入単価削減率が低くても、日本から中国への輸出が EPA/FTA の利用なしでも見込みがある品目である。

表 1 代表的機械・部品 6 品目における日本の中国・ASEAN への輸出可能性

		中国	インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム
I	EPA/FTA 活用で日本からの輸出が見込まれる品目		カラーTV、乗用車、貨物自動車、自動車部品
II	現地生産・現地企業との連携、ACFTA/AFTA の活用で域内貿易の拡大が見込まれる品目	カラーTV、乗用車、貨物自動車、自動車部品	カラーTV、乗用車、貨物自動車、自動車部品
III	FTA を利用しなくても日本からの輸出が見込まれる品目	電話機、集積回路	電話機、集積回路

次に、日本の「インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム」の ASEAN4 カ国に対する輸出の見込みを見てみると、表 1 において、I のケースに該当する品目は、カラーTV、乗用車、貨物自動車、自動車部品の 4 品目であった。

これらの品目がなぜ中国と違い、I のケースに入るかということ、日本と ASEAN とは AJCEP や日タイ EPA などの 2 国間 EPA を結んでいるからである。このため、「ASEAN4 カ国」の日本からの輸入品に対する MFN 税率が高くても、輸入単価削減率が高いため、EPA/FTA の効果を利用できる。品目によっては、タイの日本からの乗用車の輸入のように、タイの ASEAN からの乗用車輸入と比べると輸入単価削減率が相対的に低い場合があるが、それでも輸入単価削減率の分だけ日本からの輸出が見込まれる。

また、これらの 4 品目は II のケースにも当てはまる。ASEAN に現地法人を設立していたり、現地企業と連携している日本企業は、AFTA を利用して他の ASEAN への貿易を拡大できるためだ。

電話機、集積回路の 2 品目に関しては、日本は中国と同じ理由で「ASEAN4 カ国」に対して FTA を利用しなくても輸出することが見込まれる。IT や電気・電子部品の低関税化は、中国・ASEAN 全体に浸透している。

(この報告書は、競輪の補助金により作成した。)