

## I 調査研究事業

### 1. ASEAN 中国 FTA (ACFTA) 及び ASEAN 日本 FTA (AJCEP) の品目別の関税削減効果 調査事業結果

#### イ. 調査の目的

ASEAN と中国との貿易は拡大しているが、これは、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) の影響もあると考えられる。また、ASEAN と日本との貿易の進展は、ASEAN と日本との 2 国間 EPA の効果も反映されている。

本報告書は、昨年度と同様に ACFTA/AFTA などの第 3 国間 FTA の関税削減効果を分析している。これに加えて、今年度では、日インドネシア EPA (JIEPA) や日タイ EPA (JTEPA) などの 2 国間 EPA/FTA とともに、日本の中国からの輸入における一般特惠関税 (GSP) の関税削減効果を計測しており、2 国間 EPA と GSP の効果を比較できるようになっている。

さらに、中国、インドネシア、タイ、日本の 4 カ国の国別・品目別の輸入単価が、東アジアの第 3 国間 FTA や 2 国間 EPA/FTA、あるいは GSP の活用でどれだけ変化し、輸出競争力に変化を与えるかを求めている。

本報告書で展開している ACFTA/AFTA の第 3 国間 FTA や 2 国間 EPA/GSP の関税削減効果、あるいは輸入単価分析を細かな品目別に知ることができれば、日本企業は東アジアにおける EPA/FTA の活用について、より効果的な判断を行うことが可能になると思われる。

#### ロ. 調査結果の概要

##### 1. 求められる EPA/FTA の理解と利用率の向上

東アジアにおける貿易の自由化の動きは加速化している。既に AFTA (ASEAN 自由貿易地域) はもちろんのこと、ASEAN 中国 FTA や日アセアン経済連携協定 (AJCEP) のような ASEAN+1 は完成している。

ASEAN は現在、日中韓と豪・NZ・インドを包含する RCEP を主導して交渉を進めているし、並行して、日中韓 FTA、TPP、米国と EU の FTA (TTIP)、日 EU 経済連携協定 (EPA) のような広域 FTA の交渉が行われている。

こうした中で、日本企業の EPA/FTA の活用による貿易の促進は待った無しの状況にある。日本と ASEAN との貿易の伸びと中国と ASEAN との貿易の伸びを比較してみると、明らかに中国と ASEAN との貿易の方の伸びが大きい。この理由の 1 つとして、ACFTA/AFTA の貿易拡大効果を挙げることができる。

したがって、今後は日本企業の EPA/FTA の活用を促進し、EPA/FTA をテコにした貿易の拡大を図っていくことが求められる。しかも、TPP や RCEP などの広域 FTA

の発効が迫っており、こうした EPA/FTA の利用促進の必要性はこれからも増していくものと思われる。

2014 年度に実施した ACFTA/AFTA セミナーにおいて、EPA/FTA の活用について説明したところ、様々な質問を受けた。例えば、セミナー後に、ある機械機器・部品メーカーよりメールで次のような質問と要請を受けた。

それは、現在、中国の上海工場よりインドネシア向けに機械機器・部品を輸出しているが、輸出国の中国にて原産地証明 (FORM E) を取得し輸入国のインドネシアの税関にて申請しても、ACFTA (ASEAN 中国 FTA) の適用を受けることが出来ない。現地に確認しても明確な理由がわからない状況である。これはセミナーで説明を受けた「互恵関税率」の対象品目に該当しているためなのかどうかを調べてほしい、というものであった。

これに対する回答は、この会社の機械機器・部品の品目コードを調べたところ、輸入国インドネシアの譲許表 (TRS 表) ではセンシティブ品目に指定されている。このため、通常の税率である MFN 税率 (5%) と ACFTA を利用した時の ACFTA 税率 (5%) が同じある。したがって、ACFTA を利用しても関税は下がらないので、いくら原産地証明を申請しても輸入国のインドネシアで受け取る意味がない、というものであった、なお、輸入国側で製品がセンシティブ品目に指定されている場合は、互恵関税率の対象にはならないことも伝えた。

この質問からわかるように、貿易を実施している中堅企業であっても、必ずしも担当者が EPA/FTA の活用に精通しているわけではないということである。これは、日本の会社では数年おきに配属先が変更になる場合が多く、職場の専門知識を蓄えるのに時間がかかるためである。しかも、専門知識を得られる頃には、また次の職場に異動しなければならないケースも多い。

つまり、現行のような日本の社会環境においては、継続的に EPA/FTA の知識や活用方法の普及を図ることが必要である。また、アジアの現地で EPA/FTA を活用している企業の担当者と面談すると、FTA の利用開始に関しては、本社の指示ではなく現地サイドから要請する場合もあるようである。したがって、FTA 利用の最初の頃は本社のサポート体制が手薄であるケースが多く、効率的な運用には時間がかかるようだ。これは、企業の担当者だけでなく中堅・中小の経営者においても、EPA/FTA の有効性を認識してもらうことが必要であることを示唆している。

## 2. 東アジアと日本及びミャンマー・カンボジアの貿易構造の特徴

中国と ASEAN との貿易が拡大しているが、これは前述のように、2005 年から発効している ASEAN 中国 FTA (ACFTA) の影響もあるものと思われる。また、中国と ASEAN は域内だけでなく、日本や韓国、台湾などとの貿易も中間財を中心に大きく増加させている。特に、中国と ASEAN 各国の輸入で韓国・台湾のシェアは日本に迫りつつあり、東アジアのサプライチェーンに大きな変化が現れている。

中国や ASEAN の貿易構造の特徴を列挙するならば、中国は日本や韓国、ASEAN などから素材・中間財を輸入し、それを加工して日米欧に最終財を輸出している。さら

には、中国は ASEAN へ中間財（主に加工品）と最終製品を供給している。ASEAN から中国への輸出に占める素材のシェアは年々高まっているし、中国から ASEAN への輸出に占める最終製品のシェアが上昇している。

ACFTA5 カ国（中国、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム）において、いずれの国でも韓国・台湾からの全品目の輸入額に占める中間財の輸入割合が、日本からの全輸入額に占める中間財の輸入割合を上回っている。換言すれば、韓国・台湾は中国や ASEAN において、中間財のサプライチェーンを集中的に築いていると見込まれる。

中国やベトナムでは、ASEAN や日韓台との貿易において、中間財の輸出の割合よりも輸入の割合の方が高く、どちらかというところ「輸入側で強い中間財のサプライチェーン」を見出すことができる。これに対して、インドネシアやマレーシア、タイでは、ASEAN 域内や日中韓台との中間財の輸出入の割合がいずれも高く、「輸出入の両方向での中間財のサプライチェーン」が形成されている。

ベトナムでは、インドネシア、マレーシア、タイと比較すると、ASEAN や中国などへの中間財の輸出割合は相対的に低い。これは、ベトナムの輸出は加工品や部品などの中間財における ASEAN 域内のサプライチェーンにまだ十分には組み込まれていないことを示唆している。

2013 年の日本の国・地域別の輸出割合を見てみると、米国向けが 18.5%と最も高く、次いで中国が 18.1%、ASEAN 向けが 15.5%、EU 向けが 10%であった。ASEAN の中でもタイ向けの輸出割合は 5.0%となり、ASEAN 全体の 3 分の 1 を占めた。また、日本の韓国向けの輸出シェアは 7.9%にも達しており、中国・ASEAN の韓国への輸出割合よりも倍近く高い。それだけ、日本の対韓輸出の依存度が中国・ASEAN 諸国よりも高いことを示している。

日本の最終財の輸出では、中国、ASEAN、韓国、台湾、インド向けの割合は 3 割以下となる。一方、EU 向けは 44.6%、米国向けは 5 割を超え、豪・NZ 向けは 6 割以上である。最終財におけるアジア向けと米欧・豪・NZ 向けの割合の違いは、消費財である乗用車の輸出額の違いに原因がある。つまり、アジアでの日本ブランドの乗用車の販売は現地生産に切り替わりつつあるため、日本からアジアへの輸出に占める乗用車の割合が低くなっている。これに対して、欧米や豪・NZ では相対的に日本で生産された乗用車が多く販売されているため、日本からの最終財の輸出割合が高くなっているようだ。

2013 年の日本の国別の輸入割合を見てみると、中国からが 21.7%と最も多く、次いで ASEAN からが 14.1%、EU9.4%、米国 8.4%と続く。オーストラリアからは 6.1%、韓国からは 4.3%となっており、輸出と比べると日本の輸入における韓国への依存度は半減する。

ASEAN 主要国は、FTA を活用し域内で素材（産業用資材等）や中間財（加工品・部品）を調達し、これらを加工し再び中間財として中国や他の ASEAN に輸出するという相互調達構造を形成している。これに対して、ミャンマーとカンボジアにおいては、外資系企業が中国や他の ASEAN から中間財や半製品を輸入し、関税が免除される経

経済特区にて加工・組み立てを行い、最終製品として米国、EU、日本などに輸出をする構造となっている（委託加工型の貿易構造）。

ミャンマーとカンボジアは中間財の輸入において、中国・ASEAN 域内から調達しているものの、中間財として輸出する割合はかなり低く、中間財の東アジア域内のサプライチェーン網には組込まれてはいない。ミャンマー・カンボジアでは、外資による経済特区の利用は活発だが、域内調達で FTA を利用した関税削減にはまだ至っていないということだ。

経済特区では、持ち込んだ材料は組み立てられ、そのまま製品は外国に輸出される。これに対して、通常の製造業投資では、材料を海外から輸入するだけでなく、国内からも調達し製造する。完成した製品は輸出されるか、国内の流通サービスを活用して国内市場で販売される。したがって、経済特区への投資よりも通常の製造業投資の方が、ミャンマーとカンボジアにより多くの付加価値をもたらす。

ミャンマーとカンボジアが、こうした経済特区を活用した貿易形態から中国・ASEAN 主要国型に変化するためには、委託加工貿易から FTA の活用を組み込んだ貿易構造に転換しなければならない。それには製造業投資をさらに呼び込む必要があるし、外資の誘致にはインフラと法の整備、規制緩和などが不可欠である。

### 3. ACFTA/AFTA と遜色ない ASEAN の日本からの輸入での EPA 効果

インドネシアとタイの日本からの輸入における関税削減率（EPA 効果）は、逆である日本のインドネシアとタイからの輸入の場合よりもかなり大きい。

2014 年のタイにおける日本からの輸入での EPA 効果が高い背景の 1 つとして、JTEPA における自動車部品の段階的な関税自由化の促進が挙げられる。

ACFTA の関税削減率（ACFTA 効果）は中国で 2% 台、インドネシア、タイでは 4% 台である。このため、「ACFTA の効果」の方が「日本のインドネシアとタイからの輸入の JIEPA/JTEPA の効果」よりも倍以上も高い。ましてや、「日本の中国からの輸入における GSP 効果」と比較すると、「ACFTA 効果」は 10 倍以上の効果を持っていることになる。

ところが、「インドネシアとタイが日本から輸入する場合」は、「JIEPA 利用の関税削減効果」は「ACFTA の効果」に近い大きさであるし、「JTEPA 利用の関税削減効果」はむしろ「ACFTA の効果」を上回っている。つまり、このインドネシア・タイが日本から輸入する場合の「EPA 効果」は「ACFTA 効果」と同等かそれ以上の大きさを持っているのである。

しかしながら、この「インドネシア・タイが日本から輸入する場合」の EPA 効果が高いにもかかわらず、日本企業の FTA 利用率はむしろ「日本がインドネシア・タイから輸入する場合」の方が高い。これは、日本が輸入側である方が、EPA の関税削減効果は日本企業の直接的なメリットに結び付くためである。

これに対して、日本が輸出側である場合は、直接の EPA/FTA 効果は輸入相手企業に属することになる。このため、例え日本からインドネシア・タイへの輸出の方が EPA の関税削減効果が高くても、EPA の利用率ではむしろ日本のインドネシア、タイからの

輸入の方が高くなるのである。

日本とインドネシア・タイとの貿易の現状を見てみると、日本の親企業とインドネシア・タイの子会社間の貿易（親子間貿易）の全貿易に占める比率は半分以上であるし、最新の研究によると、FTA を使って貿易する場合は、輸出側は輸出価格を 4%ほど引き上げるといふ計測結果も出ている。

つまり、親子間貿易を利用して EPA/FTA 活用のメリットを最終的には親企業（輸出側）に利益を還元するだけでなく、FTA 利用時の輸出価格を引き上げることにより、輸出者も EPA/FTA 効果をより多く受け取ることが可能だ。

日本企業としては、今後のグローバル戦略を考えるならば、日本からの輸出で EPA の活用を増やすことにより、ASEAN などへの輸出拡大やサプライチェーンの増強を図っていくことが不可欠である。特に、国際競争力がある中堅・中小企業の輸出促進が望まれる。

#### 4. 中国よりも高い ASEAN の ACFTA 効果

2014 年の中国の ASEAN10 カ国に対する「MFN 税額から ACFTA 税額を差し引いた関税削減額」は 53 億ドルであった。一方、中国の ASEAN10 カ国からの輸入総額は 1,990 億ドルであった。したがって、ACFTA を活用した場合の中国の ASEAN10 カ国からの関税削減率は、2.7%（53 億ドル÷1,990 億ドル）ということになる。

同様に、インドネシアの中国からの輸入に対する関税削減額は 13 億ドルで、関税削減率は 4.3%であった。タイは 20 億ドルで 5.4%となり、いずれも中国よりも ACFTA を用いた関税削減率は高かった。

したがって、関税削減率という ACFTA の関税削減効果の面では、インドネシア、タイの ASEAN2 カ国の方が中国よりも大きいことが明らかである。

しかも、インドネシア、タイの ASEAN2 カ国における関税削減額の平均は 16.5 億ドル（13 億ドル+20 億ドル）÷2であり、単純に 10 倍した ASEAN10 全体の関税削減額は 165 億ドルとなる。中国の ASEAN10 からの関税削減額は 53 億ドルであるので、関税削減率という割合の面だけでなく、ACFTA の関税削減額はその絶対額でも中国を上回っていると見込まれる。

関税削減額を計算するために用いられている MFN 税額は、ACFTA がなければ中国と ASEAN との貿易で通常に課税される関税額である。また、ACFTA 税額は ACFTA 税率を輸入額に乗じたものであり、他の ACFTA 加盟国からの輸入に課税される関税額である。

関税削減率は、「関税削減額（MFN 税額－ACFTA 税額）÷輸入額」である。また、「MFN 税額＝輸入額×MFN 税率」であり、「ACFTA 税額＝輸入額×ACFTA 税率」である。したがって、関税削減率の式は、「関税削減率＝（輸入額×MFN 税率－輸入額×ACFTA 税率）÷輸入額」と変形され、最終的には「関税削減率＝MFN 税率－ACFTA 税率」となる。

すなわち、関税削減率を高くするには、関税率差（MFN 税率－ACFTA 税率）をできるだけ大きくする必要がある。このためには、当たり前のことだが、MFN 税率を高

くするか、ACFTA 税率を低くしなければならない。インドネシア、タイの関税削減率が中国よりも高いのは、ACFTA 税率にはあまり差がないので、インドネシアとタイの MFN 税率が中国よりも高いからである。

つまり、インドネシア・タイは中国よりも MFN 税率を高く設定して元々の輸入障壁を引き上げている。ACFTA 税率は中国並みかやや高めの水準まで引き下げているので、結果としてインドネシアとタイの関税削減効果が中国を上回っている。

## 5. ACFTA よりも高いタイの AFTA 効果

インドネシアの AFTA を活用した時の関税削減額は 22 億ドルで、ACFTA を活用した場合の関税削減額の 1.7 倍になる。なぜ、インドネシアで AFTA の方が ACFTA よりも関税削減額が大きくなるのかというと、「インドネシアの他の ASEAN からの輸入」が「インドネシアの中国からの輸入」の 1.8 倍に達するからである。

タイにおいては、ASEAN からの輸入額は中国からの輸入額とほぼ同額であるが、タイの AFTA を活用した時の関税削減額は 25 億ドルで、ACFTA を活用した場合の関税削減額を 5 億ドルほど上回っている。これは、タイが ACFTA 税率 (2.8%) よりも AFTA 税率 (0.0%) を低くし、AFTA の関税削減効果を引き上げている分だけ、AFTA の関税削減額が ACFTA の関税削減額を上回っていると思われる。

また、タイとインドネシアの関税削減率の差は 2.6% (タイ 6.8% - インドネシア 4.2%) に達するので、AFTA を利用して 100 万円を輸入した時は、タイではインドネシアよりも全品目平均で 2.6 万円ほど関税を節約できる。

したがって、純粹に FTA 効果だけを考えるのならば、タイで他の ASEAN から輸入する方が、インドネシアで ASEAN から輸入するよりもメリットが大きいということになる。

しかしながら、タイの関税削減率が高いということは、AFTA 税率が限りなく 0% に近い現状においては、それだけタイの MFN 税率が高いということを意味している。ASEAN の主要国では AFTA の関税は撤廃されているわけであるから、ほとんどの品目で AFTA を活用すれば関税を支払う必要はない。つまり、ASEAN 主要国では、関税の支払い額に差はなくなっている。

このことは、もしもタイの他の ASEAN からの輸入で AFTA を利用しなければ、タイでは高い関税 (MFN 税率) を支払わなければならないことを意味するので、タイの ASEAN からの輸入においては、出来るだけ AFTA を利用することが肝要である。

AFTA の関税削減率と、ACFTA の関税削減率を比較すると、インドネシアではわずかではあるが ACFTA (4.3%) の方が AFTA (4.2%) よりも高い。しかし、タイでは AFTA (6.8%) の方が ACFTA (5.4%) よりも高い。

すなわち、タイでは、平均的な品目では ACFTA よりも AFTA を利用する方が、関税削減効果を大きく得ることができる。一方、インドネシアでは ACFTA と AFTA を利用した場合の関税削減効果にはほとんど差がないことになる。

## 6. 日本の価格競争力が高まるタイの自動車部品市場

タイの自動車部品の 2013 年における輸入額は 79 億ドルで、その中で日本からの輸入の割合は 71%と圧倒的に高い。インドネシアとフィリピンを中心に ASEAN からは 12%、中国からは 8%、EU からは 8%（ドイツは 4%）、韓国 3%、米国 2%、インド 2%であった。

タイの日本からの自動車部品の輸入においては、日タイ EPA（JTEPA）を活用できる。JTEPA を利用したタイの日本からの輸入において、2012 年 4 月にギアボックス、クラッチ、シートベルトなどの自動車部品 115 品目、2014 年 4 月には同 31 品目の計 146 品目の輸入関税が撤廃された。

ただし、通常の品目と異なり、原産地証明書（C/O）を輸入時に提示するだけでは特惠関税を享受できず、一定の条件をクリアしなければならない。すなわち、対象品目は「自動車組み立て製造に使用される部品」に限られ、かつ輸入者は自動車製造会社もしくは自動車部品製造会社に限定されている。こうした条件の適否を巡って、現場においては、日本企業とタイ税関との間で、食い違いが発生しているようである。

本報告書の輸入単価分析においては、このタイの自動車部品における関税撤廃が全面的に実施されたという前提で計測されている。したがって、もしもタイ税関で関税撤廃の条件に満たないと判断されたケースが多い場合は、JTEPA の下でのタイの輸入単価分析はその分だけ割り引いて考えなければならない。

タイの日本からの自動車部品に対する MFN 税率は 25%であるが、JTEPA の全面的な活用による FTA 税率は 7.5%に削減される。このため、タイの日本からの自動車部品の輸入単価であるキログラム当たり 11.8 ドルは、MFN 税率の税込輸入単価では 14.7 ドルであるが、日タイ EPA 活用の税込輸入単価で 12.6 ドルに低下する。

輸入単価削減額は 2.1 ドル（MFN 税率の税込輸入単価 14.7 ドル－日タイ EPA 活用の税込輸入単価 12.6 ドル）で、輸入単価削減率は 17.5%（輸入単価削減額 2.1 ドル÷自動車部品の輸入単価 11.8 ドル）となる。

タイのインドネシアからの自動車部品に対する MFN 税率は 25%であるが、AFTA の活用による FTA 税率は 0%に削減される。このため、タイのインドネシアからの自動車部品の輸入単価の 10 ドルは、MFN 税率の税込輸入単価では 12.5 ドルであるが、AFTA 活用の税込輸入単価は 10 ドルにとどまる。したがって、輸入単価削減額は 2.5 ドルで輸入単価削減率は 25%になる。

タイの中国からの自動車部品に対する MFN 税率は 25%であるが、ACFTA の活用による FTA 税率は 16.3%に削減される。このため、タイの中国からの自動車部品の輸入単価であるキログラム当たり 6.8 ドルは、MFN 税率の税込輸入単価では 8.5 ドルであるが、ACFTA 活用の税込輸入単価で 7.9 ドルに低下する。輸入単価削減額は 0.6 ドルで、輸入単価削減率は 8.7%となる。

タイの米国からの輸入単価は 13.7 ドル、ドイツからは 13.3 ドルであった。米国とドイツはタイと FTA を結んでいないので、輸入単価削減額と輸入単価削減率は 0 である。

タイの韓国からの輸入は ASEAN 韓国 FTA（AKFTA）を使えるので、MFN 税率の

25%から FTA 税率は 15.2%に低下する。タイの韓国からの自動車部品の輸入単価は 6.8 ドル、MFN 税率の税込輸入単価は 8.5 ドルで、FTA 税率の税込輸入単価は 7.9 ドルとなる。この結果、韓国の輸入単価削減額は 0.7 ドルで、輸入単価削減率は 9.8%となる。

このように、タイの自動車部品市場において、日本、中国、ASEAN、韓国は EPA/FTA 活用により、米国、ドイツよりもその輸入単価の 8.7%～25%に相当する価格競争力を高めている。

(一般財団法人貿易・産業協力振興財団 助成事業)