

# FTAは乗用車・自動車部品の価格をどう変えるか ～中国・タイにおけるFTA効果とサプライチェーンの形成～

高橋 俊樹 *Toshiki Takahashi*  
(一財)国際貿易投資研究所 研究主幹

## 要約

- ・ASEAN と韓国は中国への乗用車の輸出において、FTA を活用することにより、日米独よりも価格競争力で優位に立っている。
- ・日中韓 FTA や RCEP が発効すれば、日本は乗用車の中国市場への輸出において関税を削減できるようになり、米独に対して価格競争力で有利になる可能性がある。中韓 FTA では自動車は除外されているものの、中韓が日中韓 FTA や RCEP で、日本などに対して乗用車の関税率をどのように段階的に削減するのが注目される。
- ・タイの乗用車市場において、日韓は FTA を活用することにより、米国とドイツに対して、1 台当たりの輸入単価で 20% 程度の価格競争力を高めている。
- ・日本の自動車メーカーは、ASEAN に強固なサプライチェーンを築いており、多くのタイの ASEAN からの乗用車輸入に関与している。つまり、在タイ日系自動車企業は、AFTA を利用すれば日本からだけでなく ASEAN の系列会社からの輸入でも FTA の関税削減メリットを受けることが可能だ。
- ・タイの自動車部品市場において、日本、中国、ASEAN、韓国は FTA の活用により、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。
- ・タイの自動車部品の輸入において、現地日系企業の受ける FTA のメリ

ットは、日本からだけでなく他の ASEAN の系列企業からの輸入も加味すると、乗用車輸入の場合よりも大きいと見込まれる。

## はじめに

ASEAN（東南アジア諸国連合）は 1976 年に誕生し、92 年には AFTA（ASEAN 自由貿易地域）が創設され、翌年から関税の引き下げが始まっている。ASEAN の単一市場を目指す ASEAN 経済共同体（AEC）構想は 2003 年に合意された。2005 年以降は、ASEAN 中国 FTA（ACFTA）や日 ASEAN 包括的経済連携協定（AJCEP）のような ASEAN+1 が、韓国やインド、豪・ニュージーランドとの間でも締結されている。

2010 年以降には、TPP（環太平洋パートナーシップ）や日中韓 FTA、日中韓と豪・NZ・インドを包含する RCEP（東アジア地域包括的経済連携）、米国と EU の FTA（TTIP）、日 EU 経済連携協定（日 EU・EPA）のようなメガ FTA の交渉が始まっている。その中で、TPP は 2015 年の 10 月に大筋合意に達し、2016 年にも署名の可能性がある。ASEAN においては、シンガポール、ブルネイ、マレーシア、ベト

ナムの 4 カ国が TPP に参加しているし、10 カ国全部が RCEP のメンバーとして交渉を進めている。

こうした中で、「中国と ASEAN」や「ASEAN 域内」の貿易が拡大している。これは、ACFTA や AFTA の関税削減効果が現れているためと考えられる。一方、日本は ASEAN との間で EPA（経済連携協定）を締結しているが、2005 年以降においては、「日本と ASEAN」との貿易の伸びが「中国と ASEAN」や「ASEAN 域内」の貿易の伸びを下回っており、日本の ASEAN との EPA の貿易創出効果が ACFTA/AFTA よりも相対的に低く現れている。

したがって、メガ FTA などの交渉が活発化する中で、日本企業の FTA/EPA の利用による貿易の促進は待った無し状況にある。今後は日本企業の FTA/EPA の活用を促進し、日本の ASEAN との EPA とともに ACFTA/AFTA などの第 3 国間 FTA をテコにした貿易の拡大やサプライチェーンの形成を図っていくことが

求められる。さらに、TPP や日中韓 FTA、RCEP などの成立が迫る中、メガ FTA を利用した貿易拡大の戦略を検討する必要性が一段と高まっていくものと思われる。本稿では、乗用車や自動車部品を中心に FTA 活用の効果とサプライチェーンへの影響を考察している。

## 1. 日中韓で高まる FTA/EPA の役割

### (1) メガ FTA を進める日本

日本は表 1 のように、2002 年にシンガポールとの EPA を発効させたことを手始めに、メキシコや他の ASEAN との FTA 交渉を順次進めていった。その結果、日本は 2005 年にはメキシコ、2006 年にはマレーシア、2007 年にはチリとタイ、2008 年にはインドネシア・ブルネイ・フィリピン、2009 年にはスイスとベトナムとの間で 2 国間 EPA を発効させた。

日 ASEAN 包括的経済連携 (AJCEP) 協定は、2008 年 12 月から順次発効した。2011 年にはインド、2012 年にはペルー、2015 年 1 月にはオーストラリアとの間で EPA を発効させ、2015 年 2 月にはモンゴルと

の間で EPA に署名している。

また、日本はカナダ、コロンビアとの間で 2 国間 EPA を交渉中であるし、TPP、RCEP、日中韓 FTA、日 EU・EPA らの 4 つのメガ FTA の交渉を行ってきた。この中で、TPP 交渉は 2015 年 10 月 5 日 (米国アトランタ現地時間) に大筋合意に達し、日本や米国などの交渉参加国はこれから 2016 年にかけて、国会や議会の承認手続きが待っている。

日本はメガ FTA を進めることで、全ての国との貿易に占める FTA 締結国の割合である FTA カバー率を 7 割以上にまで高めようとしている。これに対して、中国は、既存の FTA に日中韓 FTA と RCEP を加えても、FTA カバー率は 4 割に達しない。なお、日本は日韓 FTA の交渉を中断しているし、湾岸協力会議 (GCC) との FTA 交渉を延期している。

### (2) 韓国・中国は積極的に TPP 参加国との 2 国間 FTA を締結

韓国はこれまで FTA の締結を積極的に進めてきた。韓国は、表 2 のように 2004 年にはチリ、2006 年には EFTA (欧州自由貿易連合) 及び

シンガポール、2007年にはASEAN、2010年にはインドとの間で FTA を発効させた。

韓国は 2011 年には EU とペルー、2012 年には米国、2013 年にはトルコ、2014 年にはオーストラリア、2015 年にはカナダとの間で FTA を発効させている。また、コロンビアとの FTA では 2015 年 2 月にコロンビアの国会批准審議が終了している。これに加えて、2015 年 3 月にはニュー

ジーランドとの FTA に正式署名しているし、2015 年 6 月には中国との FTA にも正式署名している。

しかし、韓国と日本との間では、2003 年に FTA 交渉が開始されたものの、翌年には中断することになり、いまだもって再開されていない。したがって、韓国は 2015 年 10 月現在において、日本とメキシコを除く TPP 交渉参加国のほとんどと FTA を締結ないし署名を行っている。

表 1 日本の FTA の動向 (2015 年 10 月現在)

	発効・署名年	FTAカバー率、%	
発効済み・署名済み(15)	発効済み・署名済み	22.6	
	日シンガポールEPA	2002年11月発効	1.8
	日メキシコEPA	2005年4月発効	0.9
	日マレーシアEPA	2006年7月発効	2.9
	日チリEPA	2007年9月発効	0.6
	日タイEPA	2007年11月発効	3.7
	日インドネシアEPA	2008年7月発効	3.0
	日ブルネイEPA	2008年7月発効	0.3
	日ASEAN-EPA	2008年12月発効	14.8
	日フィリピンEPA	2008年12月発効	1.2
	日スイスEPA	2009年9月発効	0.7
	日ベトナムEPA	2009年10月発効	1.6
	日インドEPA	2011年8月発効	1.0
	日ペルーEPA	2012年3月発効	0.2
	日豪EPA	2015年1月発効	4.4
日モンゴルEPA	2015年2月署名	0.0	
交渉中・大筋合意等(9)	交渉中等	61.8	
	日カナダEPA	1.3	
	日コロンビアEPA	0.1	
	日中韓FTA	26.0	
	東アジア地域包括的経済連携(RCEP)	45.4	
	日EU-EPA	9.7	
	TPP(環太平洋パートナーシップ)	2015年10月大筋合意	30.7
	日韓EPA(交渉中断中)	6.0	
	日トルコEPA	0.2	
	日GCC-EPA(交渉延期)	11.1	

(注) FTA カバー率は、日本と EPA/FTA を締結 (交渉) している相手国・地域との 2013 年における往復貿易額の全体に占める割合。ただし、RCEP と TPP においては輸出額の割合。

(資料) 外務省・経済産業省ホームページ、ジェトロ J-File より作成

また、中国がアジアと締結した主なFTAには、ASEANと中国とのFTA（ACFTA）があるし、台湾との中国台湾海峡兩岸経済協力枠組み協定（ECFA）、がある。この他にも、中国はシンガポール、パキスタン、マカオ、香港、ニュージーランド、チリ、ペルー、コスタリカ、アイスランド、スイスとの間でFTAを発効させている。これらの中国のFTAは、

ほとんどが2005年以降の発効になる。

さらに、中国は特惠関税協定であるアジア太平洋貿易協定（APTA、2005年に前バンコク協定からAPTAに改称）を韓国・バングラデシュ・インド・ラオス・スリランカとの間で締結している。これにより、中国は加盟国との間で4,000品目以上の特定品目について関税削減を実施している。

表2 中国・韓国のFTAの動き（2015年10月現在）

		中国	韓国
アジア太平洋	ASEAN	発効済み(2005年)	発効済み(2007年)
	インド	APTA(アジア太平洋貿易協定、2001年5月発効)加盟国	韓国インド包括的経済連携協定(CEPA)発効済み(2010年1月)、APTA加盟国
	オーストラリア	豪中FTAに署名(2015年6月)	豪韓FTAが発効(2014年12月)
	ニュージーランド	発効済み(2008年10月)	FTA正式署名(2015年3月)
	日本	-	FTA交渉中断中、日韓投資協定(2003年1月発効)
	中国	-	中韓FTAに正式署名(2015年6月)、APTA加盟国
	韓国	中韓FTAに正式署名(2015年6月)、APTA加盟国	-
	日中韓	交渉中	交渉中
	RCEP(東アジア包括的経済連携)	交渉中	交渉中
	台湾	発効済み(2010年9月)	-
	パキスタン	発効済み(2007年7月)	-
	スリランカ	中国スリランカFTA交渉中、APTA加盟国	APTA加盟国
	北米・中南米	米国	-
カナダ		-	韓国カナダFTA(2015年1月発効)
メキシコ		-	交渉中
チリ		発効済み(2006年10月)	発効済み(2004年4月)
ペルー		発効済み(2010年3月)	発効済み(2011年8月)
コロンビア		共同研究	FTAに正式署名(2013年2月)、コロンビア国会批准審議終了(2015年2月)
コスタリカ		発効済み(2011年8月)	韓国中米FTA共同研究終了(2011年4月)
欧州	EU	-	韓国EU・FTA発効(2011年7月)
	EFTA	-	発効済み(2006年9月)
	スイス	発効済み(2014年7月)	EFTA加盟国
	ノルウエー	交渉中	EFTA加盟国
	アイスランド	発効済み(2014年7月)	EFTA加盟国
	トルコ	-	韓国トルコFTA発効(2013年5月)
その他	TPP(環太平洋パートナーシップ)	-	参加意思を表明
	湾岸協力会議(GCC)諸国	交渉中	交渉中

(資料) ジェトロ J-File などから作成

そして、中国はオーストラリア、韓国との間の FTA に署名している。また、ノルウェー、湾岸協力会議 (GCC) との間で FTA を交渉中である。こうしたことから、中国の 2013 年における FTA カバー率 (FTA 発効済みの国・地域との往復貿易が全体に占める割合) は、18.8% に達している。2013 年の韓国の FTA カバー率は 36% であり、日本は 18.2% (表 1 の 22.6% は、2015 年発効の日豪 EPA を含んだ割合) である。中国の FTA カバー率は韓国の半分であるが、日本とほぼ同じである。これは、それだけ中国の FTA に対する意気込みが決して弱くはないことを示している。

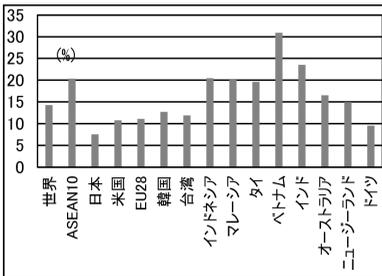
## 2. まだら模様の中国の FTA 効果

### (1) FTA で大きく拡大する中国と ASEAN の貿易

図 1 と図 2 は、2005-2013 年における中国の輸出入の年平均伸び率を国別に計測したものである。これらの図によると、中国の世界への輸出における 2005-2013 年の年平均伸び率は 14.2% であり、世界からの輸入では 14.5% であった。これに対して、中国の同期間における日本への輸出の年平均伸び率は 7.5%、日本からの輸入は 6.2% であった。また、中国の韓国への輸出の平均伸び率は 12.7%、輸入は 11.4% であった。

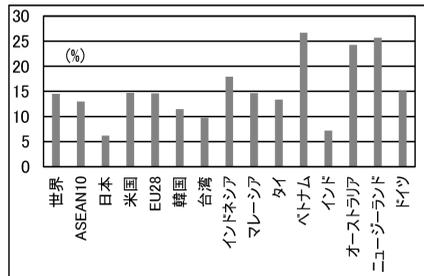
一方、中国はインドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムの ASEAN4

図 1 中国の国・地域別輸出の年平均伸び率 (2005-2013 年)



(資料) Global Trade Atlas (GTA) GTI より作成

図 2 中国の国・地域別輸入の年平均伸び率 (2005-2013 年)



(資料) 図 1 と同様

カ国との貿易を世界平均と同等かそれ以上に拡大している。中国の ASEAN4 カ国への輸出の年平均伸び率は 20%~31%、輸入で 13%~27% に達する。この結果、2005 年以降、中国の ASEAN4 カ国との貿易の伸びは、日本と韓国との貿易の伸びよりも大きく拡大している。

中国は ACFTA を通じて、ASEAN4 カ国との間で 2005 年から関税の削減を実施している。ACFTA の発効が、中国の ASEAN4 カ国との貿易の伸びと日韓との貿易の伸びの間に格差を生んだ大きな原因と思われる。また、近年の ASEAN の経済成長率が日本や韓国よりも高いことも、ASEAN4 カ国と中国との貿易を拡大させた要因であると考えられる。

実際に、ACFTA の関税削減効果を計算したところ、2014 年のインドネシア、タイが中国からの輸入で ACFTA の利用により削減できた関税額はそれぞれ 13 億ドル 20 億ドルに達した。これは、これら 2 カ国の中国からの輸入額の 5.0% (関税削減率) に相当する。つまり、ACFTA により、これら 2 カ国の中国からの輸入に課せられる関税額は平均で 5%

も減るのであるから、関税の削減効果が働いていることは明白である。品目によっては、20%や 30%の関税削減効果を得られる場合がある。ちなみに、ACFTA を利用した中国の ASEAN10 からの輸入での関税削減額は 53 億ドルで、その輸入額に対する割合である関税の削減効果 (関税削減率) は 2.7%であった。

また、中国の日本と韓国との貿易における年平均伸び率を比較すると、輸出入ともに韓国の方が日本を上回っている。これは、中国と韓国との間で、中国と日本よりも貿易の流れを促進する要因があることを示唆している。

具体的には、中国と韓国との間の特惠関税協定である APTA (アジア太平洋貿易協定) の影響があるものと思われる。すなわち、韓国は中国との輸出入において APTA を活用することで、通常の輸入で支払う関税率 (最恵国待遇 (MFN) 税率) よりも割安な特惠関税率を利用することができる。

さらに、中国の韓国との輸出入を財別に見てみると、中国の韓国への輸出の 56%を占める中間財の年平

均伸び率（2005－2013年）は13%の増加であり、中国の韓国からの輸入の78%を占める中間財の伸びは12%の増加であった。これに対して、2013年の中国から日本への輸出の37.4%を占める中間財の年平均伸び率（2005－2013年）が8.3%の増加であり、中国の日本からの輸入の67%を占める中間財の平均伸び率が5.7%の増加にとどまっている。

つまり、貿易に占める割合が高い中間財における中国の韓国との輸出入の伸びが日本よりも高かったことが、中国の日本と韓国との貿易での伸び率の格差を生んだ要因と考えられる。この中間財における中国と日韓との間の伸び率の違いは、韓国の対中投資の拡大に応じて、韓国は中間財の輸出入を増加するビジネスモデルを推進しているが、日本は対中投資の進展により、中国との輸出入を現地生産・現地販売に切り替えていることが背景にあると思われる。

## (2) FTA を利用できず競争力を低下させる日本

2014年の中国の自動車販売は2,000万台を超える世界有数の規模

を誇る。その市場の確保のため、日本は中国において、乗用車の現地生産を行っている。現地生産の場合は、輸入関税が課せられないので、日系企業の現地生産車は他の国の車と比べて不利な競争を強いられない。しかしながら、日本から中国へ輸出する場合はFTAを利用できないので、FTAを利用できる国と比べると、少なくとも関税の分は競争力に格差が生まれる。すなわち、日本と中国の間にはFTAが締結されていないため、日本の乗用車の対中輸出はFTAを利用できる国よりも価格競争力で不利になる。

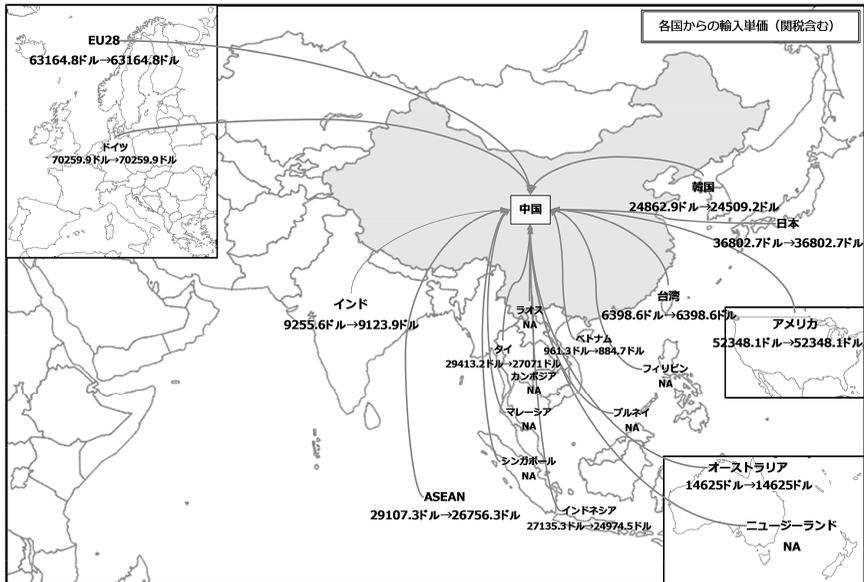
2013年に中国が世界から輸入した乗用自動車の輸入単価は1台当たり40,101ドルであるが、中国がASEANのタイから輸入した乗用自動車の輸入単価はそれよりも低い23,531ドルであった。中国においては、通常の輸入で支払う関税率（MFN税率）は25%である。

したがって、中国のタイからの乗用車輸入において、FTAを利用せずに通常の輸入を行えば、その1台当たりの輸入単価はMFN税率込みで29,413ドル（輸入単価23,531ドル×

MFN 税率 25%、ラウンディングのため輸入単価と MFN 税率を掛けた結果は必ずしも MFN 税率込みの輸入単価 29,413 ドルと一致しない、以下同様)となる。中国はタイとの間で ACFTA を結んでおり、ACFTA 利用時の FTA 税率 (ACFTA 税率) は

15%である。したがって、中国がタイから乗用車を輸入する場合の 1 台当たりの ACFTA 税率込みの輸入単価は、図 3 のように、27,071 ドル (輸入単価 23,531 ドル×ACFTA 税率 15%) となる。この結果、ACFTA 利用による乗用車の輸入単価の削減額

図 3 中国の乗用車の FTA 活用による国別輸入単価の変化



- (注 1) 矢印の左側は MFN 税率込みの輸入単価、右側は FTA 税率込みの輸入単価。この差が輸入単価の削減額で、これを輸入単価で割ると輸入単価の削減率になる。
- (注 2) 1 台当たりの輸入単価は 2013 年の乗用車の輸入額を輸入台数で割って求めた。輸入単価の変化を求める時に用いた MFN 税率と ACFTA 税率は 2014 年の値である。したがって、この輸入単価分析は 2013 年の輸入単価に 2014 年の関税率を適用した場合の FTA 効果を計測している。
- (注 3) 本稿の FTA 利用による輸入単価の変化分析では、各品目の MFN 税率と FTA 税率を単純平均で計算している。
- (資料) Global Trade Atlas (GTA) GTI、各国実行関税率表などより作成

は2,342ドル(MFN 税率込み輸入単価29,413ドルーACFTA 税率込み輸入単価27,071ドル)となり、輸入単価の削減率は約10%(輸入単価削減額2,342ドル÷輸入単価23,531ドル)になる。

一方、中国が日本から輸入した乗用自動車の輸入単価は29,442ドルで、MFN 税率は25%であった。したがって、MFN 税率込みの輸入単価は36,802ドルとなる。中国と日本とはEPA/FTAを結んでいないためMFN 税率が適用されることになり、FTA 税率込みの輸入単価は36,802ドルとMFN 税率込みの輸入単価と同じになる。このため、輸入単価削減額と輸入単価削減率はともに0となる。日本は中国とFTA 効果を発揮できないため、中国の乗用自動車市場において、タイからの輸入と比較すると1台当たり2,342ドル(タイのACFTA 利用による乗用車の輸入単価削減額)も競争力を低下させている。

中国の米国からの乗用自動車の1台当たりの輸入単価は41,878ドルである。中国と米国とはFTAを結んでいないので、MFN とFTA 活用によ

る税込み輸入単価は共に25%増の52,348ドルとなる。同様に、ドイツからの輸入単価は56,208ドルで、MFN とFTA 活用による税込み輸入単価は70,260ドルとなる。米国とドイツの輸入単価削減額と輸入単価削減率は、日本同様に共に0である。

また、中国の韓国からの乗用自動車の輸入においては、輸入単価が19,890ドルであった。中国の韓国からの乗用車輸入でのMFN 税率は25%であるが、FTA 税率はAPTA の活用により、23.2%にやや低下する。このため、MFN 税率の税込輸入単価は24,863ドルで、APTA 活用の税込輸入単価は24,509ドルになる。中国の韓国からの乗用自動車1台当たりの輸入単価削減額は354ドルで、輸入単価削減率は1.8%であった。

つまり、中国市場においては、米国とドイツからの乗用自動車の輸入は日本と同様にFTA を活用できないため、米独は日本とはFTA 活用による競争力において差は生じない。しかし、韓国はAPTA の活用により輸入単価を1台当たり354ドル節約でき、FTA 利用による競争力を1.8%上昇させる。APTA は中国のインド

からの乗用自動車の輸入においても活用できるので、インドは韓国と同程度に中国市場で日本や米独に対して競争力を高めることができる。

このように、ASEAN と韓国は中国の乗用車市場において、FTA を活用した価格競争力の面で日米独よりも優位に立つが、実際の乗用車輸入額では、ドイツや米国、日本よりも少ない。中国で現地生産している乗用車よりも高品質で高額なものを中心にした輸入乗用車の競争においては、ASEAN や韓国からの乗用車輸入における FTA のメリットは薄まってしまうと考えられる。

もしも、将来において、日中韓 FTA や RCEP が発効し、日本が乗用車の中国市場への輸出において関税を削減できれば、米独に対して価格競争力で有利になる可能性がある。中韓 FTA では自動車が除外されたが、中韓が日中韓 FTA や RCEP で、日本などに対して乗用車の FTA 税率をどのように段階的に削減するのかが注目される。

### 3. タイの FTA 効果では ASEAN が優位

#### (1) タイとの貿易の伸びが低下する日本

2013 年のタイの世界への輸出は 2,250 億ドルで、輸入は 2,498 億ドルであった。また、タイの日本への輸出は 219 億ドルであり、タイの韓国への輸出の約 4.8 倍であった。タイの日本からの輸入は 410 億ドルであり、韓国からの輸入の 4.5 倍であった。

このことからわかるように、タイの日本との輸出入金額は、タイと韓国との貿易額を大きく上回っており、これまでは韓国はタイとの貿易額で日本に後れを取っていたと考えられる。タイにとって日本は国単位では中国を上回る最大の輸入相手国である。

2013 年のタイの全輸入に占める日本からの輸入の割合は 16.4% であり、ASEAN は 17.6%、中国 15.1%、EU 8.8%、米国 5.8%、韓国は 3.6% であった。タイの輸出先としては、ASEAN (シェア 25.9%) と中国 (11.9%)、米国 (10.0%)、EU

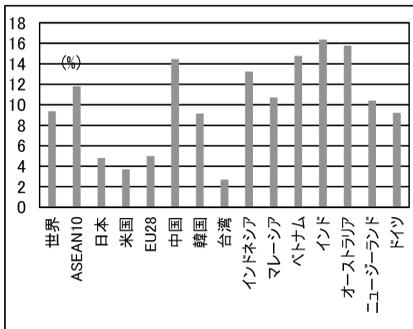
(9.8%) が日本 (9.7%) を上回っている。タイの韓国向けの輸出の割合は 2.0% であった。

図 4、図 5 のように、タイの世界への輸出における年平均伸び率 (2005-2013 年) は 9.4%、輸入は 9.8% であった。タイの他の ASEAN への輸出の年平均伸び率は 11.8% であり、輸入は 8.4% であった。タイの中国への輸出は 14.5% であり、輸入は 16.4% と非常に高い伸び率を示した。なお、タイと FTA を締結済みであるインドやオーストラリア向け輸出の年平均伸び率は、タイの ASEAN への輸出以上に高く 16% に達している。

タイの ASEAN や中国との輸出入の年平均伸び率 (2005-2013 年) は、タイの ASEAN からの輸入を除いては、世界平均よりも伸びが高かった。インドネシアも同様であるが、ACFTA や AFTA の効果が強く現れている。

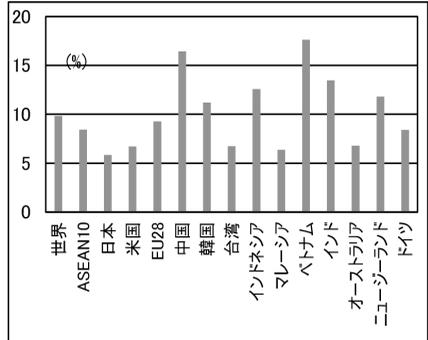
また、タイの日本への輸出の年平均伸び率は 4.8% であり、輸入は 5.8% であった。タイの韓国への輸出の年平均伸び率は 9.1% であり、輸入においては 11.2% と高い伸び率であった。したがって、インドネシアも同様であるが、タイは韓国との輸出入のいずれにおいても、日本よりも大きく年平均伸び率を拡大している。

図 4 タイの国・地域別輸出の年平均伸び率 (2005-2013 年)



(資料) 図 1 同様

図 5 タイの国・地域別輸入の年平均伸び率 (2005-2013 年)



(資料) 図 1 同様

タイの韓国への財別輸出の 2005—2013 年までの年平均伸び率においては、中間財である加工品の伸びが高く 13.5%であった。タイの韓国からの財別輸入では、79.1%のシェアを占める中間財の伸び率が 12.6%であった。タイの日本との貿易を見ると、シェアが 46.4%の中間財と 49%の最終財の輸出では、その年平均伸び率はそれぞれ 4.4%と 6.0%にすぎなかった。タイの日本からの輸入では、76.6%を占める主力の中間財の年平均伸び率は 6.6%にとどまっている。

したがって、タイと日本との輸出入は年平均伸び率でタイの世界平均を下回っており、日タイ間の EPA の効果が相対的に低く現れている。これに対して、タイと中国・ASEAN・韓国との輸出入では、インドネシアと同様に、FTA の効果が日本よりも高めに現れている。

日本は依然としてタイにとって国単位では最大の輸入相手国であるが、ASEAN や中国、韓国の追い上げがあり、いつまでも安穩としてはいられない。日本企業のタイへの投資拡大により、輸出から現地生産に切り

替わっていることも、日タイ間の輸出入の伸びが低下している原因の 1 つであると考えられる。しかし、日本からタイへの投資が拡大しても、輸出を増やすことは可能であり、これまで以上に日タイ EPA (JTEPA) や ASEAN 日本経済連携協定 (AJCEP) の効果を発揮することによって伸び率を高めることが期待される。

## (2) ASEAN からの輸入を含めると 日本車の FTA 効果は高い

タイの乗用車輸入における FTA 効果を国別に見てみたい。タイのインドネシアからの乗用自動車の輸入単価は 14,793 ドルで、MFN 税率は 70.1%であった。このため、MFN 税率込みの輸入単価は 7 割増しの 25,168 ドルとなる。タイはインドネシアからの輸入では AFTA を利用できるの、乗用車の AFTA 税率は 0%になる。

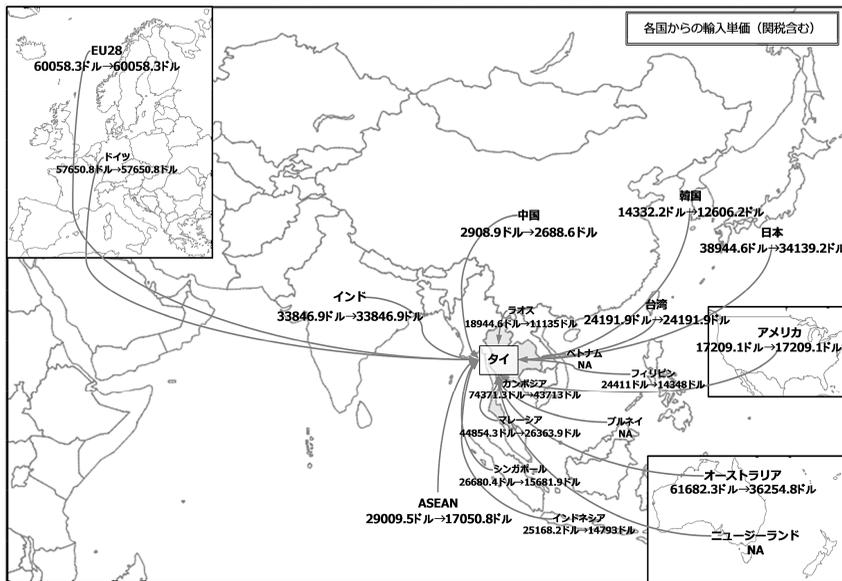
したがって、図 6 のように、タイのインドネシアからの乗用車の輸入においては、AFTA 税率込みの輸入単価は 14,793 ドルのままであり、元々の輸入単価と変わらない。この

結果、タイのインドネシアからの乗用車1台当たりの輸入単価の削減額は10,375ドル(25,168ドル-14,793ドル)、輸入単価の削減率は70.1%(10,375ドル÷14,793ドル)となる。

タイの日本からの乗用自動車の輸入においては、ASEAN日本経済連携協定(AJCEP)か日タイEPA(JTEPA)を活用できる。2014年時点において

は、MFN 税率は70.1%であり、JTEPAを利用した関税率(FTA税率)は49.1%に減少する。タイの日本からの乗用自動車の輸入単価である22,890ドルは、MFN税率込みの輸入単価で38,945ドル、JTEPA税率込みの輸入単価で34,139ドルに上昇する。この場合の輸入単価削減額は4,805ドル、輸入単価削減率は21%である。

図6 タイの乗用車のFTA活用による国別輸入単価の変化



(注) 及び (資料) 図3と同様

日本はタイとの貿易で EPA を活用できるが、AFTA よりも関税削減率が低いため、インドネシアよりも乗用自動車 1 台当たりの輸入単価削減額で 5,570 ドル（タイのインドネシアからの輸入での関税削減額 10,375 ドル—タイの日本からの輸入での関税削減額 4,805 ドル）も関税削減効果が低いことになる。

しかしながら、日本の自動車メーカーは、ASEAN に強固なサプライチェーンを築いており、多くのタイの ASEAN からの乗用車輸入に関与している。つまり、在タイ日系自動車企業は、AFTA を利用すれば日本からだけでなく ASEAN の系列会社からの輸入でも FTA の関税削減メリットを受けることが可能だ。タイの 2013 年の世界からの乗用車輸入台数 5.8 万台の中身を見ると、日本からは約 6 千台、ASEAN からは 3 万台である。タイの乗用車輸入全体の半数に達する ASEAN からの輸入を加味すると、日本の自動車メーカーはタイでの乗用車輸入における FTA のメリットを大きく享受していることになる。

タイの米国からの乗用車の輸入単

価は 10,115 ドル、韓国からは 8,424 ドル、ドイツからは 33,885 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。韓国は、ASEAN 韓国 FTA (AKFTA) を使った輸入単価削減額では 1,726 ドルとなり、日本の半分弱の水準であった。しかし、輸入単価削減率では 20.5%と日本と同様の結果である。

すなわち、日韓はタイの乗用自動車市場で FTA を活用することにより、米国とドイツに対して、1 台当たりの輸入単価で 20%程度の競争力を高めている。しかしながら、米独がタイで乗用自動車を現地生産・販売し、他の ASEAN で生産したものをタイに輸出すれば、この日韓との FTA 活用による競争力の低下は解消されることになる。

### (3) サプライチェーンに活かされる自動車部品の FTA 効果

2013 年におけるタイの自動車部品の輸入額は 79 億ドルで、日本からの輸入の割合は 6 割と圧倒的に高い。インドネシアとフィリピンを中心に ASEAN からの輸入割合は 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。

したがって、タイの自動車部品の輸入において、現地日系企業が受けるFTAのメリットはASEANからの輸入を加味すると乗用車輸入のケース以上に大きい。ASEANにおいては、自動車部品関連の現地日系企業は強固なサプライチェーンを築いてきた。これは、80年代後半からのブランド別自動車部品相互補完流通計画（BBCスキーム）や、その発展形態である90年代半ばからのASEAN産業協力（AICO）スキームといった自動車部品の関税削減制度を上手く活用してきた成果でもあった。1993年からはAFTAの共通効果特惠関税協定（CEPT）が始まり、自動車部品の関税削減メリットはさらに進展することになる。

今日では、例えば、日本のエンジン・トランスミッションを輸入し、タイで組み立て、オーストラリアへ完成車を輸出するサプライチェーンが形成されている。また、日本のエアバッグの部品を輸入し、タイで組み立て、インドへエアバッグを輸出

するケースもある。こうしたタイを拠点にした自動車部品のサプライチェーンは、現在では日本、ASEAN、中国、韓国を中心に形成されているが、TPPが締結されたならば、これが北米や中南米を巻き込んだものになる可能性がある。

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。

本稿の輸入単価分析では、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の輸入に対する 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（自動車部品の輸入単価 11.8 ドル×MFN 税率 25%）であるが、日タイ EPA 活用の税込輸入単価では 12.6 ドル（自動車部品の輸入単価 11.8 ドル×JTEPA 税率 7.5%）になる。輸入単価削減額は 2.1 ドル（MFN 税率込み輸入単価 14.7 ドル－JTEPA 税率込み輸入単価 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÷輸入単価 11.8 ドル、ラウンディングのため 2.1 ドルを 11.8 ドルで割った値と輸入単価削減額の 17.5% とは一致しな

い）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。

#### 【参考文献】

・高橋俊樹 (2014)、『メガ FTA 活用の支援体制を急げ』国際貿易投資研究所『コラム』 23

- ・高橋俊樹 (2013)、『東アジアの貿易における FTA 効果とサプライチェーンへの影響』、国際貿易投資研究所、季刊『国際貿易と投資』 第 94 号
- ・高橋俊樹 (2012)、『ASEAN 中国 FTA (ACFTA) の運用実態と活用方法』、国際貿易投資研究所、季刊『国際貿易と投資』 第 89 号
- ・『平成 26 年度 ASEAN 中国 FTA (ACFTA) 及び ASEAN 日本 FTA (AJCEP) の品目別関税削減効果 調査事業報告書』、国際貿易投資研究所、平成 27 年 2 月
- 石川幸一・馬田啓一・渡邊頼純編著 (2014)、『TPP 交渉の論点と日本—国益をめぐる攻防』、文眞堂
- 石川幸一・馬田啓一・国際貿易投資研究会編著 (2015)、『FTA 戦略の潮流—課題と展望』、文眞堂
- 石川幸一、馬田啓一・高橋俊樹編著 (2015)、『メガ FTA 時代の新通商戦略—現状と課題』、文眞堂