4 中国はCPTPPの代わりにRCEPによるサプライチェーン戦略を打ち出すか

～中国のRCEP活用による関税削減額は日本・韓国よりも大きい～

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

要約

RCEPを利用した「中国の日本・韓国への輸出」での関税削減額は、段階的な関税削減の最終年目においては合計で約56億ドル、「日本の中国・韓国への輸出」では約47億ドル、「韓国の日本・中国への輸出」では28億ドルとなる。

つまり、RCEP利用による「中国」の輸出での関税削減額が「日本」や「韓国」の輸出における削減額を上回っており、CPTPPと比べるとRCEPの自由化率や関税削減率は低いものの、中国は日韓への輸出の多くでRCEPを活用することにより、少なからぬ関税削減メリットを享受することができる。

したがって、中国はIPEFに対抗する今後の通商戦略の一つとして、あるいは進展しない中国のCPTPP加盟手続きやBRICs拡大戦略等を考慮すると、RCEPにおけるさらなる自由化や利用率の引き上げに加えて、インドなどを対象にした加盟国の拡大等による一層のサプライチェーンの強化を検討せざるを得ないと考えられる。

中国の出方によっては、日本はCPTPPやIPEF及びQUADなどを用いた対中包囲網の強化か、あるいはRCEPの自由化等を促進しながら中国とのサプライチェーンを拡充する協調路線か、いずれかの選択を迫られる可能性があるが、両方のバランスを取りながら同時に進めるというしたたかな戦略もありうる。

https://iti.or.jp/

はじめに

2013年から第1回交渉が始まったRCEP（地域的な包括的経済連携協定）は、2020年にインドを除く15か国によって署名された。その結果、RCEPは日中を含む加盟10か国では2022年1月1日、韓国では1か月遅れた2月1日、マレーシアでは3月18日に発効した。そして、インドネシアでは、2023年1月2日に13番目の加盟国として発効の予定である。

RCEPの登場により、日本と中国・韓国との貿易に初めてのFTAが適用されることになった。これにより、アジア太平洋地域の新たなサプライチェーンの再編に拍車がかかるものと期待されるが、米中対立の激化やジョー・バイデン大統領が進めるIPEF（インド太平洋経済枠組み）の登場で、中国抜きのサプライチェーンの形成を促す動きが進展しているのも事実だ。

こうした中で、中国がRCEPなどを利用したインド太平洋地域でのサプライチェーンの構築において、どのような巻き返しを図っていくかが注目される。中国の対応次第では、RCEPだけでなく、CPTPP（環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定）やIPEFを活用した日本の通商戦略に少なからぬ影響を及ぼす可能性がある。

1. 9割強にとどまるRCEPの自由化率

1.1　関税の段階的削減のスピードが遅いRCEP

RCEPを活用したアジア太平洋地域のサプライチェーンを考える上で重要なことは、関税削減の進展の度合いである。もしも、他のEPA/FTAよりも自由化率[注1]が低く、原産地規則が複雑であれば、RCEPは活用されないことになる。

RCEP協定の関税の自由化率は品目ベースで91％となり、中韓FTAの90％よりは高いものの、CPTPPの95％以上やAFTA（AEAN自由貿易地域）の99％以上と比べると見劣りすることは否めない。インドが加盟するならば、

https://iti.or.jp/

RCEPの自由化率はもっと低くなる可能性がある。それでも、RCEPが発効したことにより、中国が工業製品に課す関税における対日無税品目の割合は発効前の8%から86%に上昇する。同様に、韓国の対日無税品目の割合は、19%から92%に高まる。

また、RCEPの特徴として、最終年に至るまでの段階的な関税削減のスピードが遅いことを挙げることが出来る。このため、RCEPの活用をためらう加盟国の企業も多くなる可能性があり、今後のRCEP交渉において関税の段階的削減のスピードアップに合意することが望まれる。

域内原産品であるか否かを規定する原産地規則においては、RCEPでは「付加価値基準（域内原産比率が40%以上）」または「関税分類変更基準（輸入時と国内での組み立て後の関税番号が変更されていること）」か、あるいは「加工工程基準（締約国で品目別規則（PSR）が定める特定の加工工程が行われることをもって原産品とする基準）」のいずれかを満たせば良い。RCEPの原産地規則は域内で統一されているため、異なる原産地規則が複雑に絡み合う現象[注2]は生じない。

1.2　関税削減の対象にならなかった中韓の完成車の輸入

RCEPにおいては、中国ではトラクターと一部の乗用車を除いた自動車の完成品、韓国では自動2輪車とトレーラーなどを除いた完成車は、関税削減の対象にならなかった。

しかし、中国は日本からの自動車部品の輸入において、約87%の品目で関税を撤廃することを約束した。その中には電気自動車用のモーターやリチウムイオン電池の電極、ガソリン車用のエンジン部品、カムシャフト、エンジン用ポンプ等が含まれている。

同様に、韓国は自動車部品の日本からの輸入において、約78%の品目の関税を撤廃する。その品目には、カムシャフト、エアバック及びその部品、電子系部品などが挙げられる。

農産物では、日本は中国からはパックご飯等、米菓、ほたて貝、さけ、ぶり、ソース混合調味料など、韓国からはキャンディー、板チョコなどについ

https://iti.or.jp/

て関税撤廃の恩恵を受ける。ところが、RCEPにおいては、中国の日本からの牛肉（冷蔵・冷凍）の輸入は完成車と同様に関税削減の対象から除外され[注3]、韓国の牛肉輸入は関税割当の対象となった。

サービス関連の市場アクセスの改善については、中国は理容・美容サービス、生命保険・証券サービス、高齢者用福祉サービス、高級物件の不動産サービスなどについて、外資出資比率に係わる規制を行わないことを約束した。また、韓国は一部の分野を除き、ライセンス契約に基づくロイヤリティを一定の率や額にするよう要求しないことを認めた。

投資においては、技術移転要求等のパフォーマンス要求の禁止が規定され、緩和・撤廃を約束した規制を再び強化することを禁止するラチェット規定も組み込まれた。ただし、企業が政府を訴えることができるISDS規定は盛り込まれず、協定発効後2年以内に討議を開始することが定められた。

デジタル貿易関連のRCEPのルールとしては、情報・データの電子的手段による自由な越境移転、コンピュータ関連設備の設置要求禁止などの規定に加え、電子商取引での消費者の保護や個人情報の保護といった信頼性を確保するための規定も導入した。一方では、ソースコードの開示要求禁止の扱いは、今後の協定見直しのプロセスで検討していくことになった。

なお、CPTPPで定められた環境、労働、国有企業、規制の整合性といった分野はRCEPに盛り込まれてはいない。米中間の対立が進む中で、アジアにおける人権問題や労働者の権利保護、環境対策、国有企業への補助金や不公正貿易慣行、などの問題が顕在化しており、RCEPは今後の加盟国間での継続交渉において、こうした課題に取り組んでいくことが望まれる。

1.3　細る日中貿易と進展する中ASEAN貿易

表1は中国のRCEP15か国などとの国別・地域別貿易を2000年、2010年、2020年の3か年で比較したものである。

「中国のRCEP向け輸出」は2000年の741億ドルから2010年には3,573億ドルに増加し、2020年には7,004億ドルへとさらに増加した。中国の輸出総額に占めるその割合は2000年の29.7％から2010年には22.6％にまで低下した

https://iti.or.jp/

ものの、2020年には27.0％まで回復した。「中国の日本向け輸出」のシェアは、2000年の16.7％から2020年には5.5％にまで急速に低下した。これは、2020年の「中国の韓国向け輸出」のシェアである4.4％とあまり変わらない水準であった。

「中国のRCEPからの輸入」は、2000年の998億ドルが2010年には6,389億ドルに増加し、2020年には9,035億ドルへとさらに増加した。中国の輸入

表1. 中国のRCEP加盟国などとの輸出入額

（単位：100万ドル）

	中国											
	輸出						輸入					
	2000年		2010年		2020年		2000年		2010年		2020年	
	金額	シェア	金額	シェア	金額	シェア	金額	シェア	金額	シェア	金額	シェア
日本	41,611	16.7%	120,262	7.6%	142,673	5.5%	41,520	18.4%	176,304	12.6%	176,089	8.5%
中国	−	−	−	−	−	−	7,180	3.2%	106,778	7.7%	125,596	6.1%
韓国	11,287	4.5%	68,811	4.4%	113,002	4.4%	23,208	10.3%	138,024	9.9%	173,501	8.4%
インドネシア	3,061	1.2%	21,973	1.4%	41,057	1.6%	4,402	2.0%	20,760	1.5%	37,428	1.8%
マレーシア	2,565	1.0%	23,817	1.5%	56,869	2.2%	5,480	2.4%	50,375	3.6%	74,746	3.6%
フィリピン	1,464	0.6%	11,564	0.7%	41,978	1.6%	1,677	0.7%	16,199	1.2%	19,319	0.9%
シンガポール	5,755	2.3%	32,333	2.0%	57,893	2.2%	5,060	2.2%	24,583	1.8%	31,583	1.5%
タイ	2,244	0.9%	19,755	1.3%	50,609	1.9%	4,380	1.9%	33,201	2.4%	48,179	2.3%
ブルネイ	13	0.0%	368	0.0%	483	0.0%	61	0.0%	639	0.0%	1,450	0.1%
ベトナム	1,537	0.6%	23,121	1.5%	114,141	4.4%	929	0.4%	6,971	0.5%	78,844	3.8%
カンボジア	164	0.1%	1,347	0.1%	8,080	0.3%	59	0.0%	95	0.0%	1,498	0.1%
ラオス	34	0.0%	476	0.0%	1,498	0.1%	6	0.0%	562	0.0%	2,064	0.1%
ミャンマー	496	0.2%	3,481	0.2%	12,559	0.5%	125	0.1%	961	0.1%	6,340	0.3%
オーストラリア	3,429	1.4%	27,228	1.7%	53,490	2.1%	5,025	2.2%	59,698	4.3%	114,767	5.6%
ニュージーランド	416	0.2%	2,764	0.2%	6,069	0.2%	638	0.3%	3,755	0.3%	12,062	0.6%
RCEP15か国	74,077	29.7%	357,301	22.6%	700,401	27.0%	99,752	44.3%	638,904	45.8%	903,466	43.9%
ASEAN10か国	17,334	7.0%	138,236	8.8%	385,168	14.8%	22,181	9.9%	154,346	11.1%	301,451	14.6%
インド	1,569	0.6%	40,880	2.6%	66,780	2.6%	1,350	0.6%	20,856	1.5%	20,873	1.0%
RCEP16か国	75,647	30.4%	398,181	25.2%	767,181	29.5%	101,102	44.9%	659,760	47.3%	924,339	44.9%
米国	52,142	20.9%	283,184	17.9%	452,001	17.4%	22,365	9.9%	101,310	7.3%	135,033	6.6%
カナダ	3,158	1.3%	22,208	1.4%	42,093	1.6%	3,751	1.7%	14,791	1.1%	21,873	1.1%
メキシコ	1,335	0.5%	17,874	1.1%	44,885	1.7%	488	0.2%	6,809	0.5%	16,012	0.8%
ドイツ	9,278	3.7%	68,069	4.3%	86,980	3.3%	10,411	4.6%	74,378	5.3%	105,282	5.1%
英国	6,311	2.5%	38,776	2.5%	72,616	2.8%	3,593	1.6%	11,301	0.8%	19,771	1.0%
TPP11	60,747	24.4%	281,556	17.8%	542,813	20.9%	64,852	28.8%	367,796	26.4%	570,450	27.7%
世界合計	249,240	100.0%	1,578,444	100.0%	2,597,385	100.0%	225,095	100.0%	1,393,909	100.0%	2,060,256	100.0%

注．RCEP16か国はインドを含む。

資料：IHSグローバル株式会社；「マーリタイム＆トレード」より作成。

https://iti.or.jp/

総額に占めるその割合は2000年の44.3％から2010年には45.8％に上昇したものの、2020年には43.9％へと低下した。「中国の日本からの輸入」のシェアは、2000年の18.4％から2010年には12.6％まで下がり、2020年にはさらに8.5％にまで低下した。「中国の韓国からの輸入」のシェアは、2000年には10.3％であったが、2020年には8.4％にまで下落し、日本と同等の割合になっている。

一方、「中国のASEANへの輸出」においては、2000年の7.0％のシェアから2020年には14.8％に急拡大した。同様に、「中国のASEANからの輸入」においても、2000年の9.9％のシェアから2020年に14.6％にまで上昇している。中国のASEANとの貿易におけるシェアの拡大は、明らかに中間財を中心とする域内分業の進展によるものである。「中国の日本・韓国との貿易」におけるシェアが「中国のASEANとの貿易」と比べて伸びない理由は、日韓企業の中国における現地生産・販売の拡大によるものと考えられる。

2. RCEPを利用した日中韓の輸出での関税削減メリットを比較

2.1　対日輸出を上回る中国の対韓輸出の関税効果

表2は、「日本・韓国の中国からの輸入（中国の日本・韓国への輸出）」において、RCEP、中韓FTA、APTA（アジア太平洋貿易協定）[注4] を利用した場合の関税削減額と関税削減率を求めたものである。

表2の関税削減額は、輸入額に関税率差（MFN税率－FTA税率）をかけることによって算出している。MFN税率はFTAを利用する前の通常の税率で、FTA税率はFTAを利用した時の税率である。このため、関税削減額はFTAを活用し関税率を削減することにより、どれだけ関税支払額を節約できるかを表している。そして、この関税削減額を輸入額で割ることにより関税削減率を得ている。関税削減率が大きければ大きいほど、関税削減効果が高いことを示す。

表2を基に、「日本・韓国の中国からの輸入（中国の日本・韓国への輸出）」において、「発効から5年目のRCEP」と「2021年の中韓FTA、

https://iti.or.jp/

表2. 日本・韓国の中国からの輸入での関税削減額及び関税削減率（韓国（中韓FTA）・韓国（APTA）：2021年、日本（RCEP）・韓国（RCEP）：発効から1年目/5年目/最終年目、加重平均）

（単位：1,000ドル）			輸入側											
			日本(RCEP)			韓国(RCEP)			韓国(中韓FTA)			韓国(APTA)		
			輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率
輸出側	中国	1年目	162,113,733	250,247	0.2%	108,884,645	1,017,468	0.9%	108,884,645	2,773,981	2.5%	108,884,645	514,443	0.5%
		5年目		863,006	0.5%		1,862,632	1.7%						
		最終年目		2,408,601	1.5%		3,181,524	2.9%						

注1. 日本・韓国の中国からの輸入額は2020年の実績。韓国の中国からの輸入で中韓FTAとAPTAを利用した時の関税削減額を計算する際の関税率は、2021年の税率を適用した。
注2. 日本・韓国の中国からの輸入でRCEPを利用した時の関税率は1年目、5年目、最終年目を適用。
注3. 関税削減額は輸入額に関税率差（MFN税率－FTA税率）をかけることによって得られる。MFN税率はFTAを利用する前の通常の税率で、FTA税率はFTAを利用した時の税率である。
注4. 最終年は、日本の中国からの輸入で21年目、韓国の中国からの輸入では35年目。
資料：IHSグローバル株式会社：「マーリタイム&トレード」、各国関税率表、各国TRS表（Tariff Reduction Schedule）より作成。

APTA」を利用した時の関税削減額と関税削減率を比較すると、関税削減額も関税削減率のいずれも中韓FTAを利用した「中国の韓国への輸出」が最も大きく、その次に大きいのはRCEPを利用した「中国の韓国への輸出」となる。

そして、関税削減額という点では、発効から5年目のRCEPを利用した「中国の日本への輸出」が次に大きく、そして2021年のAPTAを利用した「中国の韓国への輸出」が続く。関税削減率においては、RCEPを利用した「中国の日本への輸出」もAPTAを利用した「中国の韓国への輸出」も同じ割合となり、関税削減効果は変わらないという結果になった。

すなわち、RCEPを利用した場合の「中国の韓国への輸出」の関税削減額と関税削減率は、いずれもRCEPを用いた「中国の日本への輸出」よりもかなり大きいということが明らかになった。これは、日本の工業製品などの関税率（MFN税率）が韓国よりも低く、その分だけ中国の対日輸出での関税削減のメリットが対韓輸出よりも働きにくいためと考えられる。

https://iti.or.jp/

2.2　関税削減額では大きいが関税削減率では小さい日本の輸出でのRCEP効果

表3は、「中国、韓国、インド、米国、ベトナム、EUの日本からの輸入（日本の中国・韓国・インド・米国・ベトナム・EUへの輸出）」において、EPA（経済連携協定）/FTAを利用した場合の関税削減額と関税削減率を求めたものである。

「日本の中国・韓国・インド・米国・ベトナム・ドイツ・英国への輸出」において、RCEP（5年目）、日インドEPA（2019年）、日米貿易協定（2020年）、日ベトナムEPA（JVEPA、2019年）、日EU・EPA（5年目）を利用した時の関税削減額を比較すると、RCEPを用いた「日本の中国への輸出」

表3. RCEP、インド、米国、ベトナム、EUの日本からの輸入の関税削減額および関税削減率（インド・ベトナム：2019年、米国：2020年、中国・韓国・ドイツ：発効から1年目/5年目/最終年目、加重平均）

			輸入側																	
			中国(RCEP)			韓国(RCEP)			インド(日インドEPA)			米国(対象品目)			ベトナム(JVEPA)			ドイツ(日EU・EPA)		
(単位：1,000ドル)			輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率
輸出側	日本	1年目		361,406	0.2%		169,745	0.4%		982,687	7.7%								298,428	1.5%
		5年目	175,628,711	1,039,310	0.6%	46,023,036	479,763	1.0%	12,577,662	(1,261,418)	(10.0%)	6,870,136	189,920	2.8%	16,893,119	730,622	4.3%	19,537,795	411,070	2.1%
		最終年目		3,667,145	2.1%		1,057,052	2.3%											464,979	2.4%

注1. 中国・韓国の日本からの輸入額は2020年（データベースから取得する時点が違うため、表1と表3・表4における中国の日本・韓国からの輸入額が異なる）、インド・米国は2019年、ベトナムは2017年、EUは2018年の値。関税削減額を計算した時の関税率はインド・ベトナムの日本からの輸入では2019年、米国からの輸入では2020年の値。ドイツの日EU・EPAを用いた日本からの輸入、中国・韓国のRCEPを用いた日本からの輸入では1年目/5年目/最終年目の税率を適用。

注2. 中国・韓国はRCEP、インドは日インドEPA、米国は第1段階の日米貿易協定、ベトナムは日ベトナムEPA（JVEPA）、ドイツは日EU・EPAの関税削減効果を示す。

注3. インドでは輸入を行う際、通常の関税額（率）（MFN税額（率））に加えて、社会福祉課徴金（関税率の10%）や統合物品サービス税（IGST）、物品・サービス補償税（CESS、タバコや自動車が対象）などが加算される。本表のインドの（　）内の数字はこの合計した関税額（実質削減額と実質削減率）を表している。米国の数値は日米貿易協定の対象品目（241品目）で計算した値。

注4. 最終年は、中国の日本からの輸入では21年目、韓国の日本からの輸入では20年目、ドイツの日本からの輸入では16年目。

資料：表2と同様。

https://iti.or.jp/

の場合が最も大きい。

次いで日インドEPAを利用した「日本のインドへの輸出」、そして、それぞれのEPA/FTAを用いた「日本のベトナム、韓国、ドイツ、英国、米国への輸出」という順番になる。

また、表3に掲載されているEPA/FTAを活用した日本の輸出での関税削減率（関税削減効果）は、「日インドEPA、JVEPA、日米貿易協定（対象品目）、日EU・EPA、RCEP」の順で高いという結果になった。

したがって、表3におけるEPA/FTAを利用した日本の輸出において、関税削減額では、対中輸出規模の大きさを反映し「RCEPを活用した中国への輸出」が最も大きいが、関税削減率という点では、「日本の対中韓輸出でのRCEPの効果」は最も小さいものとなる。

2.3　韓国の対中輸出でのRCEPの関税削減効果は対日輸出の倍

表4は、「日本、中国の韓国からの輸入（韓国の日本・中国への輸出）」において、RCEP、中韓FTA、APTAを利用した場合の関税削減額と関税削減率を求めたものである。

表4のように、2020年における「日本の韓国からの輸入額（韓国の日本への輸出額）」は231億ドルで、RCEPを利用した時の「韓国の日本への輸出」での関税削減額は5年目で9,612万ドル（最終年目で1.7億ドル）、関税削減率は0.4％（最終年目で0.7％）であった。

同様に、2020年の「中国の韓国からの輸入額（韓国の中国への輸出額）」は1,733億ドルで、RCEPを利用した時の「韓国の中国への輸出」での関税削減額は5年目で11.3億ドル（最終年目で26.3億ドル）、関税削減率は0.7％（最終年目で1.5％）であった。

したがって、発効から5年目や最終年のRCEPを利用した「韓国の中国への輸出」における関税削減率は、「韓国の日本への輸出」の約2倍となり、その分だけ大きな関税削減効果をもたらすことになる。

また、2020年の「韓国の中国への輸出額」は「韓国の日本への輸出額」の約7.5倍も大きいこともあり、発効から5年目のRCEPを利用した「韓国の対

https://iti.or.jp/

表4. 日本、中国の韓国からの輸入の関税削減額および関税削減率（中国（中韓FTA）・中国（APTA）：2021年、日本（RCEP）・中国（RCEP）：発効から1年目/5年目/最終年目、加重平均）

			輸入側											
			日本(RCEP)			中国(RCEP)			中国(中韓FTA)			中国(APTA)		
(単位：1,000ドル)			輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率	輸入額	関税削減額	関税削減率
輸出側	韓国	1年目	23,142,050	53,142	0.2%	173,297,913	580,076	0.3%	173,297,913	1,304,486	0.8%	173,297,913	307,944	0.2%
		5年目		96,116	0.4%		1,133,551	0.7%						
		最終年目		172,519	0.7%		2,629,819	1.5%						

注1. 日本・中国の韓国からの輸入額は2020年の実績。中国の韓国からの輸入で中韓FTAとAPTAを利用した時の関税削減額を計算する際の関税率は、2021年の税率を適用した。日本と中国の韓国からの輸入でRCEPを利用した時の関税率は1年目、5年目、最終年目を適用。

注2. 最終年は、日本の韓国からの輸入では21年目、中国の韓国からの輸入では36年目。

資料：表2と同様。

中輸出」における関税削減額は、「韓国の対日輸出」の場合の11.8倍にまで膨れ上がる。

2.4 中国はRCEPを利用したサプライチェーン戦略に目を向けるか

2.4.1 中国のRCEPでの輸出の関税削減効果は日韓よりも大きいか同等

RCEPの段階的な関税削減の最終年においては、「中国の韓国向け輸出」で適用される関税率（FTA税率）は、RCEPの発効前の水準（MFN税率）から2.9%も削減され、「日中韓の間で行われる輸出」の中で、関税の削減率が最も大きい。

次いで、「日本の韓国（2.3%）・中国（2.1%）向け輸出」における関税の削減率（MFN税率－FTA税率）が大きく、そして「韓国の中国向け輸出」と「中国の日本向け輸出」が同率（1.5%）で続き、最後は「韓国の日本向け輸出」（0.7%）となる。

つまり、RCEPの段階的削減の最終年の「日中韓の間で行われる輸出」において、「中国の日本・韓国向け輸出」における関税削減効果（中国の韓国向け輸出での関税の削減率2.9%と中国の日本向け輸出での1.5%を加重平均

https://iti.or.jp/

した2.06％）は、「日本の中国・韓国向け輸出」での削減効果（2.14％）とほぼ同程度であるが、「韓国の日本・中国向け輸出」での効果（1.4％）を上回る。

一方、RCEPを利用した段階的な関税削減の最終年目において、「日本の中国向け輸出」の関税削減額が「日中韓の間で行われる輸出」の中で最も大きく36億7,000万ドルであった。次いで、「中国の韓国向け輸出」の31億8,000万ドルが大きく、そして「韓国の中国向け輸出」の26億3,000万ドル、「中国の日本向け輸出」の24億1,000万ドル、が続く。最後に、「日本の韓国向け輸出」の10億6,000万ドルや「韓国の日本向け輸出」の1億7,000万ドルの順となるが、これは日韓の貿易が低い関税率から成る工業製品中心の構造のためと考えられる。

すなわち、最終年目のRCEPを利用した「中国の日本・韓国への輸出」での関税削減額は合計で約56億ドル、「日本の中国・韓国向け輸出」では約47億ドル、「韓国の日本・中国向け輸出」では28億ドルとなり、「中国」の輸出での関税削減額が「日本」と「韓国」の輸出での削減額を上回る。

2.4.2　中国のRCEP活用によるサプライチェーンの強化と日本の対応

「中国」の輸出でのRCEP利用による関税削減額は「日本」や「韓国」の輸出の場合よりも高く、RCEPの品目別の自由化率や関税削減率はCPTPPと比べると低いものの、中国は日韓への輸出の多くでRCEPを活用することにより少なからぬメリットを享受することができる。

こうしたことから、中国はIPEFに対抗する今後の通商戦略の一つとして、あるいは進展しない中国のCPTPP加盟手続きやBRICs拡大戦略を考慮すると、RCEPにおけるさらなる自由化や利用率の引き上げに加えて、インドなどを対象にした加盟国の拡大によるサプライチェーンの強化を検討せざるを得ないと考えられる。

中国は米国の包囲網に対する対応策の一つとして、BRICsなどの新興国との連携強化を進める動きを見せている。つまり、中国は米国の「フレンド・ショアリング」(注5)の逆バージョンである「BRICsプラス」(注6)の構築に

https://iti.or.jp/

より、IPEFに対抗しようとしている。しかしながら、BRICsプラスの創設は思惑通りには進展していないし、米国の意表を突いたCPTPPの加盟申請もオーストラリアとの関係悪化もあり、順風満帆ではないのが実態である。

このため、中国としては、日韓やASEAN・EUなどとの経済貿易関係を強化し、対中包囲網に対抗するサプライチェーンの構築を図る必要がある。CPTPPが英国の加盟手続きを進めているように、RCEPはASEAN中心性(注7)という面が強いものの、より広域になる可能性が無いとは言えない。

したがって、中国の出方によっては、日本はCPTPPやIPEF及びQUADなどを用いた対中包囲網の強化か、あるいはRCEPの自由化や利用率等を促進しながら中国とのサプライチェーンを拡充する協調路線か、いずれかの選択を迫られる可能性があるが、両方のバランスを取りながら同時に進めるというしたたかな戦略もありうる。

3. 中国の日韓からの輸入でのRCEPの関税削減効果

3.1 最終年に韓国を逆転する中国の日本からの輸入における関税削減額

表5は、「中国の日本・韓国からの輸入（日本・韓国の中国への輸出）」において、RCEPや中韓FTA及びAPTAを利用した時の関税削減額と関税削減率をまとめたものである。

2020年の「中国の日本からの輸入額（日本の中国への輸出額）」は1,756億ドルで、2022年に発効したRCEPを活用した時の「中国の日本からの輸入」における関税削減額は1年目3.6億ドル（5年目10.4億ドル/最終年目36.7億ドル）である。さらに、関税削減率は1年目0.2％（5年目0.6％ /最終年目2.1％）となる。

同様に、2020年の「中国の韓国からの輸入額（韓国の中国への輸出額）」は1,733億ドルで、RCEPを活用した時の関税削減額は1年目5.8億ドル（5年目11.3億ドル/最終年目26.3億ドル）となり、関税削減率は1年目0.3％（5年目0.7％ /最終年目1.5％）である。

したがって、RCEPの段階的な関税削減の5年目においては、「中国の日

https://iti.or.jp/

表5. 中国の日本、韓国からの輸入の関税削減額および関税削減率（韓国（中韓FTA）・韓国（APTA）：2021年、日本（RCEP）・韓国（RCEP）：発効から1年目/5年目/最終年目、加重平均）

（単位：1,000ドル）		輸入側						
		中国（従価税）						
		輸入額	関税削減額（1年目）	関税削減額（5年目）	関税削減額（最終年目）	関税削減率（1年目）	関税削減率（5年目）	関税削減率（最終年目）
輸出側	日本（RCEP）	175,628,711	361,406	1,039,310	3,667,145	0.2%	0.6%	2.1%
	韓国（RCEP）	173,297,913	580,076	1,133,551	2,629,819	0.3%	0.7%	1.5%
	韓国（中韓FTA）		1,304,486			0.8%		
	韓国（APTA）		307,944			0.2%		

注1. 中国の輸入額は2020年の実績。中国の中韓FTAとAPTAを利用した韓国からの輸入で関税削減額を計算する時の関税率は2021年の税率を適用した。中国のRCEPを利用した時の日本・韓国からの輸入での関税率は1年目、5年目、最終年目を適用。

注2. 中国の日本、韓国からの輸入においては、RCEP、中韓FTA、APTA利用時の関税削減額を算出。関税削減額を輸入額で割って、関税削減率を計算。

注3. 最終年は、RCEPを利用した中国の日本からの輸入では21年目、中国の韓国からの輸入では36年目。

資料：表2と同様。

本からの輸入」における関税削減額と関税削減率は、「中国の韓国からの輸入」のケースよりも小さい。ところが、RCEPの段階的削減の最終年にはこれが逆転し、「中国の日本からの輸入」における関税削減額と関税削減率のどちらも「中国の韓国からの輸入」を上回るようになる。

なお、発効から7年目にあたる2021年の中韓FTAを活用した時の「中国の韓国からの輸入」での関税削減額は13億ドルで、関税削減率は0.8％となり、発効から5年目のRCEPを用いた関税削減額と関税削減率を上回る。

3.2　なぜRCEPでの自動車部品の関税削減効果が低いのか

表6は、発効から5年目のRCEPと2021年の中韓FTA・APTAを利用した時の「中国の日本・韓国からの輸入（日本・韓国の中国への輸出）」の業種別の関税削減額及び関税削減率をまとめたものである。

表6のように、RCEPや中韓FTA及びAPTAを利用した「中国の日韓からの輸入」の場合、共通して関税削減額が大きい業種は、「窯業・貴金属・

https://iti.or.jp/

表6. 中国の日本、韓国からの輸入の業種別関税削減額および関税削減率（韓国（中韓FTA）・韓国（APTA）：2021年、日本（RCEP）・韓国（RCEP）：発効から5年目、加重平均）

（単位：1,000ドル）		輸出側							
		日本(RCEP)		韓国(RCEP)		韓国(中韓FTA)		韓国(APTA)	
		関税削減額（5年目）	関税削減率（5年目）	関税削減額（5年目）	関税削減率（5年目）	関税削減額	関税削減率	関税削減額	関税削減率
輸入側 中国（従価税）	農水産品	1,825	0.4%	3,464	1.4%	6,198	2.6%	3,900	1.6%
	食料品・アルコール	7,712	0.9%	1,385	0.1%	7,885	0.8%	6,541	0.7%
	鉱物性燃料	11,375	0.8%	213,436	2.5%	202,985	2.4%	21,195	0.2%
	化学工業品	187,471	0.9%	200,260	1.2%	236,773	1.4%	29,173	0.2%
	プラスチック・ゴム製品	202,670	1.8%	232,658	1.9%	269,286	2.2%	75,264	0.6%
	皮革・毛皮・ハンドバッグ等	408	1.1%	3,580	1.5%	6,382	2.7%	1,981	0.8%
	木材・パルプ	16	0.0%	55	0.0%	64	0.0%	0	0.0%
	繊維製品・履物	33,345	1.5%	24,017	1.4%	41,736	2.5%	22,563	1.4%
	窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	225,649	1.3%	200,712	1.6%	249,404	2.0%	52,210	0.4%
	機械類・部品	208,043	0.6%	154,668	0.7%	194,716	0.9%	63,890	0.3%
	電気機器・部品	123,704	0.3%	89,933	0.1%	65,787	0.1%	25,284	0.0%
	輸送用機械・部品	8,840	0.1%	4,283	0.3%	10,176	0.7%	2,924	0.2%
	光学機器・楽器	27,675	0.2%	4,714	0.0%	11,104	0.1%	2,697	0.0%
	雑製品	575	0.0%	386	0.2%	1,991	1.2%	322	0.2%
	全体	1,039,310	0.6%	1,133,551	0.7%	1,304,486	0.8%	307,944	0.2%

資料：表2と同様

鉄鋼・アルミニウム製品」、「機械類・部品」、「プラスチック・ゴム製品」、「化学工業品」である。

さらに、「中国の韓国からの輸入」においては「鉱物性燃料」の関税削減額が大きく、「中国の日本からの輸入」では「電気機器・部品」がやや大きい。

一方、共通して関税削減率が高い業種を列挙すると、「プラスチック・ゴム製品」、「皮革・毛皮・ハンドバッグ等」、「繊維製品・履物」、「窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品」が挙げられる。中国の韓国からの輸入では、これらの他に「農水産品」、「鉱物性燃料」、「化学工業品」の関税削減率が高い。

https://iti.or.jp/

意外であるのは、RCEP交渉で中国と韓国が8割前後の自動車部品の関税削減を約束したにもかかわらず、表6でのRCEPを活用した「中国の日本・韓国からの輸入」において、ほとんどの完成車が関税削減の対象外とはいえ、「輸送機器・部品」の関税削減額と関税削減率が予想以上に低いことだ。

そこで、中国と韓国の関税率表を用いてRCEPで約束した自動車部品の関税削減状況を調べてみると、「中韓の日本からの輸入額」が大きい自動車部品の品目の関税率は相対的に下がっておらず、「輸入額が少ない品目」で削減・撤廃されていることに気づかされる。

すなわち、「日本が中韓へ自動車部品を輸出」する場合、その品目構成を考慮した関税削減効果は薄くなり、加重平均による関税削減率は発効から最終年目でもそれほど高くはならないという結果になる。

なお、「中国の日本からの輸入」において、5年目のRCEPを利用した時の農水産品の関税削減額と関税削減率が「中国の韓国からの輸入」と比較して低く、中国の日本に対するさらなる農水産品市場の開放が期待される。

3.3　RCEPの自由化促進でサプライチェーンが拡充できるか

中国がRCEPによるサプライチェーンの強化を進めるには、最初にRCEPにおける自由化率・関税削減率の低さや関税の段階的削減のスピードの遅さなどを改善しなければならないし、加盟国の拡大などに取り組む必要がある。

RCEP域内で完成車や自動車部品のサプライチェーンを強化するには、完成車の関税もRCEPの削減対象とすることは不可欠であるし、自動車部品においては輸入取引額の大きい品目の関税の削減を進めなければならない。特に、EV（電気自動車）関連の部材や製品における関税の削減を導入することが求められる。

発効から5年目のRCEPを利用した「日本の中国・韓国への輸出」で関税削減効果が高い品目は、どちらかと言えば機械類・部品、電気機器・部品、輸送機器・部品などの分野以外のものであることが多い。例えば、RCEPにおけるマシニングセンター、カラーテレビ、乗用車、貨物自動車、自動車部品などの関税削減率（関税削減効果）は、相対的に他のEPA/FTAと比べて

https://iti.or.jp/

低くなっている。

この理由として、日本はRCEPを活用して中国・韓国にこれらの品目を輸出しようとしても、FTA税率（RCEPを利用した時の関税率）がMFN税率（日本では国定税率（基本税率又は暫定税率）とWTO協定税率のいずれか低い税率が適用される）に対してあまり下がらず、関税削減効果が有効に働かないことが考えられる。

実際に、機械・電機・輸送機器の分野における関税削減状況を見てみると、5年目のRCEPを利用した「日本の中国への輸出」における「マシニングセンター」の加重平均でのMFN税率は9.0％でFTA税率は9.0％、「日本の韓国への輸出」においてはそれぞれ8.0％と8.0％であり、FTA税率は全く下がっていない。また、「電動機及び発電機」の日本の中国への輸出ではMFN税率は9.3％でFTA税率は6.1％、韓国への輸出ではそれぞれ7.6％と5.8％となり、FTA税率は少し下がるものの高止まりしている。

日本の輸出を牽引する「乗用車」においては、5年目のRCEPを利用した中国向けのMFN税率は15.0％でFTA税率は15.0％、韓国向けはそれぞれ8.0％と7.9％と変化がなく、RCEP交渉において中国と韓国がほとんどの乗用車を関税削減の例外扱いとした影響が表れている。貨物自動車においても、日本の中国向けの輸出においてMFN税率は14.4％であるが、5年目のRCEPではFTA税率は14.4％、最終年では14.1％とあまり下がらない。

自動車部品においては、「日本の中国向けの輸出」におけるMFN税率が加重平均で3.9％であるが、5年目のRCEPではFTA税率は3.9％、最終年では3.1％にとどまる。「日本の韓国向けの輸出」における自動車部品のMFN税率が4.9％であるが、5年目のRCEPではFTA税率は4.8％、最終年では3.9％にしか下がらない。

また、こうした「関税削減などを規定する市場アクセス」以外の分野に目を転じると、RCEPはCPTPPの条文で定められた環境、労働、国有企業などの規定を盛り込んでいない。アジアにおいて、人権問題や労働者の権利保護、環境対策、国有企業への補助金や不公正貿易慣行などの問題が顕在化する中、RCEPの今後の継続交渉において、加盟国はこうした課題に対応する

https://iti.or.jp/

ルールを検討することが望ましい。

中国が、RCEPなどの枠組みを活用したサプライチェーンの拡充を求めるならば、そうした流れに逆らうことは難しいと思われる。

注

1. 品目ベースや金額ベースでの関税撤廃率を指す。
2. いわゆる、異なる原産地規則が複雑に絡み合うスパゲティボウル現象のことを指す。
3. 「CPTPPはどの国へのりんごと牛肉の輸出に有効か」、国際貿易投資研究所（ITI）、フラッシュNo.511、2022年7月12日参照。
4. APTA（Asia－Pacific Trade Agreement）は、1975年にバンコク協定としてESCAPの下に設立され、2005年に改名されたアジア太平洋地域における最古の貿易協定である。加盟国は、バングラデシュ、インド、韓国、ラオス、スリランカ、中国、モンゴルの7か国。
5. バイデン政権は米国の半導体や大容量バッテリーなどのサプライチェーンの脆弱性を補うため、日韓などとの連携を模索している。すなわち、米国は、新型コロナや米中対立の激化を背景に、経済安全保障を目的として価値観を共有する友好国などに限定したサプライチェーンの形成を目指すようになった。この考え方は、「フレンド・ショアリング（friend-shoring）」と呼ばれ、バイデン大統領はその一環としてIPEFを立ちあげるに至っている。詳細は、「見えてきたIPEFの全容～その2　米国の包囲網に中国はどう対抗するか～」、国際貿易投資研究所（ITI）、コラムNo.102、2022年10月3日参照。
6. 既存のブラジル、ロシア、中国、インド、南アのBRICs5か国に他の新興国を加えたBRICsの拡大版。
7. ASEAN中心性（ASEAN Centrality）は、東アジアの地域協力や経済連携などでよく使われる考え方であり、同地域における枠組みの形成でASEANが中心的な役割を果たすことを表している。

参考文献

・「RCEPが日本企業のアジア太平洋での活動に与える影響調査」、国際貿易投資研究所（ITI）、調査研究シリーズNo.127、2022年2月
・「RCEPの効果を最大にするにはどうすればよいか」、国際貿易投資研究所（ITI）、季刊国際貿易と投資128号、2022年
・「RCEPは新たな日中韓貿易の潮流を拓くか～バイデン政権はRCEPを離脱したインドとどう対峙するか～」、国際貿易投資研究所（ITI）、コラムNo.84、2021年11月9日

https://iti.or.jp/