論文

ACFTA（ASEAN 中国 FTA）の域内貿易への影響と運用実態

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

要約

・*中国と ASEAN 先行 6 カ国は、ACFTA（ASEAN 中国 FTA）において、9 割近い関税を撤廃済みである。一方、CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）においては、関税の削減が本格化するのは 2015 年以降の予定であり、今後の関税削減のスケジュールを見逃してはならない。*

・*ACFTA は発効後、着実に域内貿易を促進している。特に、ASEAN から中国へは素材と中間財、中国から ASEAN へは中間財（加工品）や最終財を輸出する傾向が強まっている。*

・*ACFTA5 カ国（中国、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム）においては、総じて ACFTA 協定を遵守している。しかし、まだ約束した関税削減を実行していない割合が 3％近くもあり（284 品目）、こうした品目の削減が各国政府に求められている。*

・*企業が ACFTA を活用する場合、互恵関税率（RTR）が適用されるかどうかを確認することは、その対象品目数の多さから、非常に重要である。しかも、2012 年には 2011 年よりも対象品目が増加しており、ますます互恵関税率に対する注意が必要になっている。*

・*企業としては、ASEAN から中国へ輸出した方が、逆の中国から ASEAN に輸出するよりも互恵関税率の適用を避ける可能性は高まる。*

はじめに

ACFTA（ASEAN 中国 FTA）は、ASEAN10 カ国に中国を加えたメンバーから構成されている。本稿においては、これら 11 カ国の中から、中国、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムの 5 カ国に焦点を当て、ACFTA の発効がこれら ACFTA5 カ国の域内貿易にどのような影響を与えたかどうかを探っている。また、ACFTA で定められた協定税率や互恵関税率を規定どおりに運用しているかどうかを検証している。

1．ACFTA が ASEAN 中国間の貿易を促進

（1）ACFTA の関税削減は進展しているか

ACFTA は、包括的で質の高い FTA を目指しており、物品の協定に加えて、サービス、投資の協定を含んでいる。ACFTA の研究は 2000 年に開始され、2002 年 11 月に包括的経済協力枠組み協定が署名された。ASEAN と中国は 2004 年 11 月に物品貿易協定に署名し、同協定は ASEAN では 2005 年 7 月 1 日、中国では 2005 年 7 月 20 日に発効した。2007 年 1 月にはサービス貿易協定が署名され、2007 年 7 月から発効した。

中国と ASEAN 先行 6 カ国（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）では 2010 年までに、CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）では 2015 年までに、90％の品目の関税を撤廃することが目標に掲げられた。

実際の関税削減の動きを見てみると、中国と ASEAN 先行 6 カ国は、まず手始めに「早期に関税を引き下げるアーリーハーベスト品目（EHP、農水産物やその加工品）」の関税を 2006 年にゼロにした。

次に、中国と ASEAN 先行 6 カ国は、2010 年には、「一般スケジュールどおりに関税削減を実施する自由化品目（ノーマルトラック、NT）」の関税を撤廃した。NT 品目は、規定通りに関税を削減する NT1 品目と、その例外である NT2 品目に分かれている。2012 年には、2010 年の NT 品目の関税撤廃から除外されていた NT2 の関税をゼロにした。

ACFTA では、「一般スケジュールよりも自由化を遅らせる品目（センシティブトラック（ST）品目）」が指定されている。ST 品目は、やや早めに関税を削減するセンシティブリスト（SL）品目とそれよりも遅れる高度センシティブリスト（HSL）品目に分けられる。

表 1 のように、中国と ASEAN 先行 6 カ国は、2012 年には SL 品目の関税を 20%以下に削減した。また、2015 年には､HSL 品目の関税を 50%以下にし、2018 年には、SL 品目を 0－5%に引き下げる予定である。

ACFTA の関税削減スケジュールにおいて、CLMV の関税削減は、中国と ASEAN 先行 6 カ国よりも少し遅れることになっている。

CLMV では、EHP 品目は 2010 年までに既に各国とも関税は撤廃済みであるものの、NT 品目はまだ削減されていない。今後の動きとしては、2015 年に NT1 品目の関税を撤廃し、同時に SL 品目の関税を 20%以下にすることになっている。2018 年には、NT2 品目の関税を撤廃し、HSL 品目の関税を 50%以下にする予定である。また、2020 年には SL 品目が 0－5%に引き下げられることになっている。

表 1　ACFTA の 2012 年、2015 年、2018 年の主な関税削減スケジュール

	2012 年	2015 年	2018 年
中国・ASEAN6（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）	①ノーマルトラック例外品目（NT2）の関税が 0%になった ②センシティブリスト品目（SL）の関税が 20%以下になった	高度センシティブリスト品目（HSL）の関税が 50%以下になる	センシティブリスト品目（SL）の関税が 0～5%になる
CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）		①ノーマルトラック（NT1）の関税が 0%になる ②センシティブリスト品目（SL）の関税が 20%以下になる	①ノーマルトラック例外品目（NT2）の関税が 0%になる ②高度センシティブリスト品目（HSL）の関税が 50%以下になる

（資料）ACFTA 議定書より作成

http://www.iti.or.jp/

すなわち、2012 年時点においては、依然として ACFTA 加盟国の SL/HSL 品目の関税は撤廃されずに残っている。2012 年において、中国が ACFTA で指定しているセンシティブ品目（SL/HSL、HS 分類 8 桁）は、434 品目（木材パルプ 178、輸送用機械部品 87、農水産品 42）を数える。

インドネシアでは、SL が 821 品目（プラスチック・ゴム 202、窯業・鉄鋼製品 176、輸送用機械・部品 161）、HSL が 369 品目（輸送用機械・部品 321）、GEL（一般例外品目）が 96 品目（食料品・アルコール 48、雑製品 27）にも達する。ACFTA では GEL を明示的に規定していないが、インドネシアは AFTA で導入しているこの規定を ACFTA にも適用している。

マレーシアでは、SL が 417 品目（輸送用機械・部品 99、繊維製品・履物 77、プラスチック・ゴム製品 68）、HSL が 272 品目（輸送用機械・部品 129、窯業・鉄鋼製品 105）。タイでは、SL が 640 品目（電気機器・部品 227、窯業・鉄鋼製品 181、機械類・部品 58）、HSL が 439 品目（輸送用機械・部品 251、機械類・部品 158）に達する。

ベトナムでは、SL が 501 品目（繊維製品・履物 141、電気機器・部品 92、機械類・部品 57）、HSL が 424 品目（輸送用機械・部品 203、窯業・鉄鋼製品 67、機械類・部品 55）となる。さらに、まだベトナムでは、NT1 の 7,299 品目が 2015 年まで、NT2 の 610 品目（輸送用機械・部品 128、食料品・アルコール 75、機械類・部品 71）は 2018 年まで、関税の撤廃を免除されている。

しかしながら、ベトナムの NT1 の中には既に関税が 0%になっている品目も多い。したがって、ベトナムとの貿易で ACFTA を活用する場合、どの NT1 の品目の関税が既に撤廃されているかどうかをチェックすることが不可欠である。

こうした SL や HSL のように、関税を撤廃せずに残している品目は、いわば非自由化品目である。輸入品目全体から非自由化品目を差し引いた品目の割合は自由化率と考えられる。中国の場合は、2012 年の輸入における総品目数（TRS 表）が 8,201 であり、センシティブ品目数は 434 品目であるので、自由化率は 94.7%（(8,201－434）÷8,201）ということ

http://www.iti.or.jp/

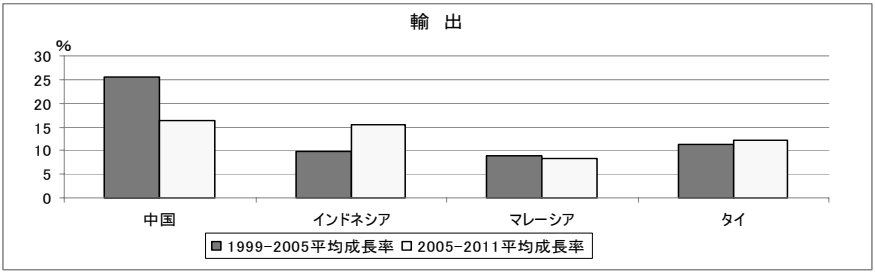
になる。同様に、2012 年において、インドネシアで関税が撤廃されていない品目数は約 1,300 品目、タイでは約 1,100 品目であるので、両国の自由化率は 88%前後になる。

（2）ACFTA は域内貿易を促進したか

図 1 のように、中国の総輸出における 2005－2011 年の年平均成長率は 16.4%であった。この値はそれ以前の 1999－2005 年における総輸出の年平均成長率の 25.5%よりも低い。同様に、図 2 のように中国の総輸入においても、2005－2011 年の年平均成長率は 17.5%で 1999－2005 年の 25.9%よりも低かった。したがって、2005 年からの ACFTA 発効の効果が中国の総輸出入額には明示的に現れていない。

マレーシアの総輸出入の伸びにおいても、中国同様に ACFTA 発効の効果は見られない。しかし、インドネシアの総輸出入とタイの総輸出は 2005－2011 年の方が 1999－2005 年よりも年平均成長率が高く、ACFTA の効果を間接的に示唆する結果であった。

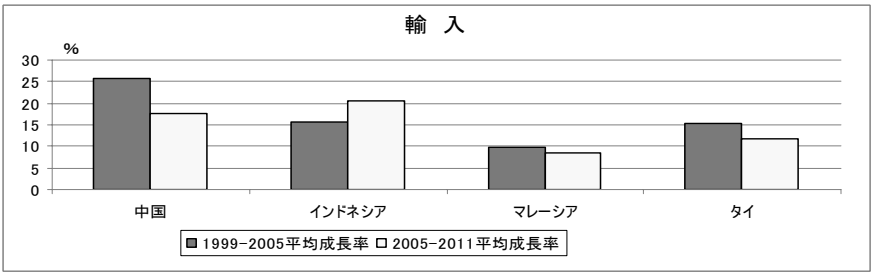
図１　ACFTA4 カ国の総輸出の年平均成長率



（資料）Global Trade Atlas（GTA）、GTI より作成

http://www.iti.or.jp/

図２　ACFTA4 カ国の総輸入の年平均成長率



（資料）図 1 と同様

また、ACFTA 各国において、2005－2011 年における ACFTA 域内と対世界との輸出入の年平均成長率を比較し、ACFTA 域内の成長率の方が高ければ、ACFTA の効果を反映していると考えることができる。表 2 のように、中国の ASEAN10 への輸出における 2005－2011 年の年平均成長率は 20.5%であり、中国の世界への輸出の年平均成長率の 16.4%よりも高い。一方、中国の ASEAN からの輸入における年平均成長率は 17.0%であり、世界からの輸入の年平均成長率の 17.5%よりもやや低いという結果であった。

したがって、中国の ASEAN10 との輸出入から見た ACFTA の効果は、輸出では可能性があるものの、輸入では明確には現れてはいない。しかし、ACFTA の関税削減は、2012 年までは主に中国と ASEAN 先行 6 カ国が中心であり、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの 4 カ国（CLMV）はこれからである。

このため、ACFTA の輸出への効果を見るには、「中国と ASEAN10 との輸出入」よりも、「中国とインドネシア、マレーシア、タイとの輸出入」における年平均成長率を見たほうが適切と思われる。

表 2 のように、インドネシアから中国への輸出の 2005－2011 年における年平均成長率は 22.9%、輸入は 28.4%であった。インドネシアの世界との輸出入の年平均成長率は、それぞれ 15.5%と 20.6%であった。したがって、インドネシアにおいては、明らかに対世界よりも中国との

http://www.iti.or.jp/

2005 年以降の貿易が拡大している。

マレーシアの中国との輸出入における年平均成長率は、21.6％と11.1％であり、対世界の8.3％と8.6％を上回った。また、タイの中国との輸出入の年平均成長率は、19.1％と18.3％であり、対世界の 12.3％と11.7％を上回った。

ベトナムに関しては、貿易統計の制約から 2011 年の対前年比しか計算できないが、ベトナムと中国との貿易では、輸出の対前年比は 50.7％、輸入は 21.9％も増加し、対世界では、それぞれ 33.2％、25.1％であった。ベトナムでは中国向けの輸出で ACFTA の影響が現れていると思われるが、中国からの輸入では明らかではない。

したがって、ACFTA が発効した 2005 年以降、中国とインドネシア・マレーシア・タイとの間の輸出入は、それ以外の国との貿易よりも拡大の傾向が見られ、ACFTA の効果を示唆する結果になっている。

表２　2005 年以降の ACFTA 域内貿易の年平均成長率

	2005 年－2011 年平均成長率（%）			
	世界への輸出	ASEAN10 Or 中国への輸出（注 1）	世界からの輸入	ASEAN10 Or 中国からの輸入
中国	16.4	20.5	17.5	17.0
インドネシア	15.5	22.9	20.6	28.4
マレーシア	8.3	21.6	8.6	11.1
タイ	12.3	19.1	11.7	18.3
ベトナム（注 2）	33.2	50.7	25.1	21.9

（注 1）中国の場合は、中国から ASEAN10 への輸出における年平均成長率、ASEAN4 カ国（インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム）の場合は、ASEAN4 カ国のそれぞれの国から中国への輸出における年平均成長率を指す

（注 2）ベトナムだけが 2011 年の対前年比

（資料）図 1 と同様

http://www.iti.or.jp/

（3）ASEAN は素材・中間財、中国は最終製品を供給

表 3 のように、2011 年の「中国の ASEAN10 からの輸入」においては、加工品や部品から成る「中間財」の輸入総額に対する割合が多くを占め、62％であった。これは「中国の世界からの中間財輸入」のシェアである 48％よりも高い割合となっており、中国は中間財を ASEAN に大きく依存していることがうかがえる。中国の ASEAN10 からの輸入における中間財の内訳を見てみると、加工品が全体の 28％、部品が 34％であり、加工品よりも部品の輸入割合の方が高い。

中国の ASEAN10 からの中間財の輸入は、2005 年時点では 7 割近い水準であったので、中間財のシェアは減っている。しかしその代わりに、素材の輸入シェアは 2005 年の 1 割から 2011 年には 2 割に増加している。したがって、中間財から素材への輸入代替が進んだと考えられる。

つまり、中国では加工品や部品などの中間財の国内生産が拡大し、ASEAN からはむしろ素材を輸入する傾向が強まったと見込まれる。素材の中でも、プラスチック原料・塗料などの産業用資材の輸入割合は、2005 年には 4.3％にすぎなかったが、2011 年には 12.9％にまで増加し、素材輸入の 6 割を占めた。

表 3 のように、2011 年の中国の ASEAN からの輸入における「最終財」の割合は 2 割であった。最終財の中では、資本財のシェアは 14.5％であり、消費財は 5.4％であった。資本財は最終財全体の 4 分の 3 を占めている。

一方、2011 年の「中国から ASEAN への輸出」において、素材のシェアは 1％程度にすぎない。これに対して、中間財が占めるシェアは 2011 年には 54％と半数を超える。しかし、2005 年における中間財のシェアは 6 割であったので、それよりも 6.5％ほど減少している。

2011 年の中国から ASEAN への中間財の輸出の内訳を見ると、加工品のシェアが 37％、部品シェアは 17％であった。中国における 2011 年の加工品の ASEAN への輸出シェアは、2005 年よりも約 3％高まっている。逆に、2011 年の部品の輸出シェアは 2005 年に対して約 9％も減少している。

http://www.iti.or.jp/

また、中国から ASEAN への輸出においては、2011 年の最終財のシェアが 46%であり、2005 年よりも 10%もシェアを増やしている。すなわち、中国から ASEAN への輸出においては、そのほとんどを中間財と最終財が占めており、その両者の割合の差は縮まりつつある。

中国から ASEAN への最終財の輸出においては、2005－2011 年の年平均成長率は 25.6%となっており、中間財の 18.2%よりも高かった。この成長率の格差が続くならば、いつかは中国の ASEAN への最終財の輸出シェアは中間財を上回ると思われる。

したがって、中国と ASEAN との貿易構造における特徴として、ASEAN から中国へは素材や中間財を供給し、中国から ASEAN へは最終製品を供給する傾向が強まっていることを挙げることができる。中国は、ASEAN から産業用資材や部品の供給を受けて加工組立を行い、ASEAN へは組立を終えた加工品や最終製品を供給するという国際分業を行っている。

表３　中国と ASEAN10 との財別輸出入の動き

（単位：100 万ドル、%）

	中国からASEAN10への輸出					中国のASEAN10からの輸入				
	2011年		2005年		2005－2011年平均成長率	2011年		2005年		2005－2011年平均成長率
	金額	シェア	金額	シェア		金額	シェア	金額	シェア	
素材	1,392	0.8	1,672	3.0	-3.0	39,862	20.7	7,555	10.1	31.9
産業用資材(原料)	1,040	0.6	388	0.7	17.9	24,903	12.9	3,238	4.3	40.5
中間財	92,047	54.2	33,668	60.7	18.2	119,294	62.0	52,124	69.5	14.8
加工品	63,050	37.1	19,062	34.4	22.1	53,801	28.0	19,361	25.8	18.6
部品	29,008	17.1	14,606	26.3	12.1	65,493	34.0	32,763	43.7	12.2
輸送機器用部品	4,848	2.9	1,759	3.2	18.4	843	0.4	244	0.3	22.9
最終財	78,668	46.3	20,022	36.1	25.6	37,074	19.3	15,293	20.4	15.9
資本財	48,123	28.3	12,115	21.8	25.8	27,921	14.5	12,507	16.7	14.3
消費財	31,565	18.6	7,910	14.3	25.9	10,461	5.4	2,786	3.7	24.7
総額	169,860	100.0	55,459	100.0	20.5	192,466	100.0	75,017	100.0	17.0

（注）この表の産業分類（国連 BEC 分類）では、品目によっては資本財と消費財の両方にカウントされている場合があり、必ずしも両者を足し上げても、最終財の金額・シェアに一致しない。

（資料）図１と同様

http://www.iti.or.jp/

２. ACFTA 協定税率の運用状況を調査

(1) 調査対象品目及び調査対象国

ACFTA（ASEAN 中国 FTA）の運用状況調査の目的は、ACFTA 加盟各国が、協定書で関税削減を約束した ACFTA 協定税率を着実に実行しているか、あるいは約束した以上に関税削減を行っているかどうかを検証することにある。2012 年の ACFTA 運用状況調査は、2011 年に引き続き、2 回目となる。

検証するためには、まず各国ごとに決められている品目別の ACFTA 協定税率をリストアップする必要がある。そして、その品目に対応する各国の実行関税率とつき合わせ、ACFTA 協定税率が約束どおり実行されているか、あるいは約束より自由化されているかどうかを確かめなければならない。

各国の貿易統計分類（HS 分類：ハーモナイズ・システム）においては、品目数は全部で 8,000 品目～10,000 品目に達する。この全品目の協定税率と実行関税率とをつき合わせようとすれば、膨大な時間を要することになる。

そこで、時間を節約するため、調査対象トラック品目は EHP、NT2、SL、HSL の 4 トラック品目とし、各国とも全体の 7 割～8 割に達する NT1 を除くことにした。したがって、最終的な各国の調査対象品目は 1,500 品目～2,500 品目になる。

2012 年においては、中国と ASEAN 先行 6 カ国（ブルネイ、シンガポール、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ）では NT2 の関税が 0%に撤廃されている。したがって、2012 年の調査においては NT2 を、NT1 同様に対象品目からはずすことも考えられた。しかし、前年との比較をすることを重視し、2012 年調査でも NT2 を分析の対象にしている。

また、2012 年における大きな制度的な変更点として、HS 分類が従来の HS2007 から HS2012 に変更されたことを挙げることができる。このため、ACFTA 協定税率の分類を HS2012 基準に変更しなければならず、作業の手順が複雑になり、作業量も増えた。

ACFTA 加盟国は、中国に ASEAN10 カ国を加えた 11 カ国で構

http://www.iti.or.jp/

成されている。本稿における分析対象国であるが、2011 年同様に、時間の制約からこの 11 カ国の全てを取り上げるのではなく、調査対象国を絞ることにした。このため、引き続き中国、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムの 5 カ国を調査対象国としている。

(2) 2012 年の ACFTA 協定税率の運用状況

2012 年の ACFTA 協定税率の運用状況調査の対象品目は、5 カ国全体で 9,843 品目であった。2011 年の調査対象品目は 8,436 品目であったので、2012 年は 1,407 品目増加したことになる。それに伴って、ACFTA 協定税率を約束通りに実行（『＝』）したり、未達（『×』）であったりするなどの ACFTA の運用結果の件数も増えている。

図 3 のように、ACFTA5 カ国（中国、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム）の協定税率の運用状況を見てみると、「約束した協定税率以上に関税を高くし、協定が未達な品目数（すなわち『×』）」は、113 品目であった。これは、調査対象品目の 5 カ国総計の 1.1%にすぎなかった。『×』の内訳を国別に見ると、図 4 のように、中国 40 品目、インドネシア 27 品目、マレーシア 0 品目、タイ 3 品目、ベトナム 43 品目であった。

「約束した ACFTA 協定税率を実行している（『＝』）」品目数は、5 カ国で 5,082 品目となり、5 カ国の調査対象品目総計の 51.6%を占めた。半数を超える品目で、ACFTA 協定税率を実行しているということだ。『＝』となった結果を国別に見ると、図 5 のように、5 カ国とも 1,000 品目前後の同じような品目数であった。

「約束した ACFTA 協定税率よりも関税削減を進めた（『○』）」品目数は、5 カ国で 4,406 品目となり、44.8%を占めた。5 カ国の中では、中国の『○』の品目数が少なかった。

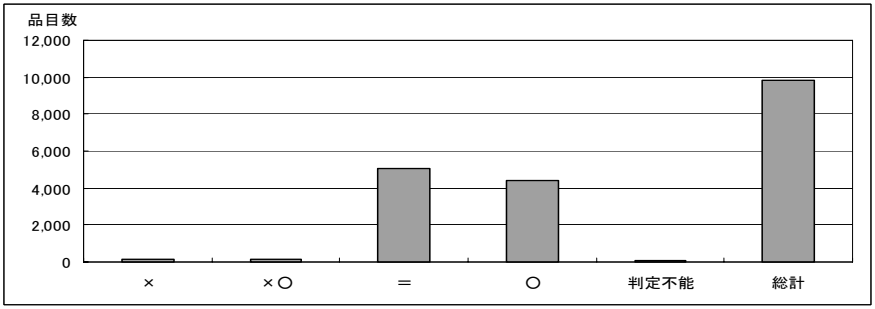
「×と○」が混在する『×○』の数は 171 品目であり、5 カ国調査対象品目総計の 1.7%であった。その内訳は、図 4 のように、インドネシアが 22 品目、ベトナムが 146 品目を数え、この 2 カ国でほとんどを占める。

したがって、ACFTA5 カ国において、約束した協定税率が遵守されな

http://www.iti.or.jp/

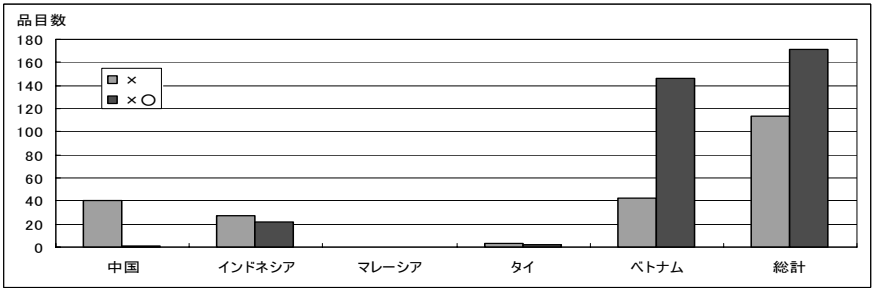
かった品目（『×』と『×○』）の合計は 284 品目で、調査対象品目全体に占める割合は 3%に満たなかった。ほとんどの品目で、「協定税率を実行『＝』」、あるいは「協定税率以下となる関税削減を実施『○』」している。5 カ国の中ではベトナム、インドネシア、中国において、協定税率の実行が遵守されていなかった品目が多い。

図３　ACFTA 協定税率の運用結果別品目数（2012 年）



（注 1）従量税のため判定できないものについては、判定不能とした。
（注 2）本調査では、ACFTA 協定税率と実行関税率を比較し、実行関税率が協定税率よりも高ければ協定税率の運用は「未達『×』」、低ければ「より関税を削減『○』」、同じであれば「実行している『＝』」、とした。「×と○」が混在するのは、1 つの協定税率に輸出国別に異なる複数の実行関税率が対応する場合などがあるからである。
（資料）各国政府統計を基に作成（注記がない運用結果の以下の図表、同様）

図４　ACFTA 協定税率の実行が未達（『×』、『×○』）の品目数（2012 年）

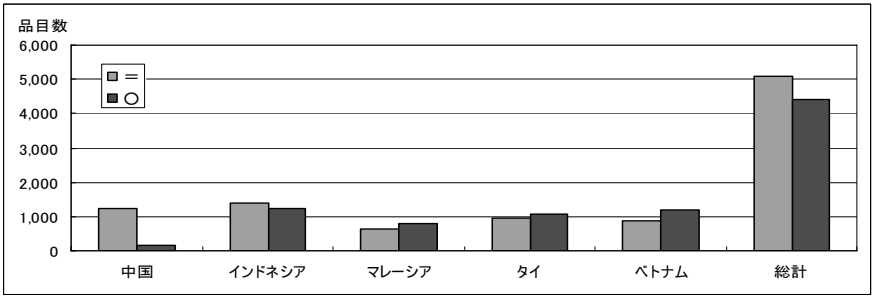


http://www.iti.or.jp/

なお、2011 年の調査結果では、『×』と『×○』の合計品目数は 155 品目であり、前述のように 2012 年はそれよりも増加している。この主な原因は、貿易統計分類の HS2012 への変更による輸入品目数の増加である。つまり、全体の調査対象品目が増えたために、『＝』」『○』だけでなく、『×』と『×○』の品目数も増加している。

また、ベトナムのように、2011 年の TRS 表（関税削減スケジュール表、譲許表）では明示されていなかった品目の協定税率を、2012 年は他の資料を基に補足率を高めたため、『×』と『×○』の品目数が増えている。

図５　ACFTA 協定税率を適用あるいはより関税削減を行った（『＝』、『〇』）品目数（2012 年）



３．2012 年の互恵関税率の適用状況

（1）互恵関税率とは

ACFTA では、輸入国側が関税削減を約束した品目であっても、輸出国側が同じ品目に依然として高い関税を課している場合は、輸入国は輸出国に対して約束した関税削減を実行せず、互恵関税率（RTR、The Reciprocal Tariff Rate）を適用できる。

具体的には、輸入国がある品目をアーリーハーベスト（EHP）品目かノーマルトラック品目（NT）に指定し、輸出国側が同じ品目を ST 品目に指定している場合、ACFTA 協定では、輸入国は以下の対応が可能と規定されている。

①	輸出国の ACFTA における関税率が 10%以下の場合は、輸入国か輸出国の関税率のいずれか高いほうで、輸入国の MFN 税率(注1)を超えない関税率を適用できる
②	輸出国の関税率が 10%を超える場合は、輸入国の MFN 税率を適用する

ただし、輸出国も輸入国も同じ品目をセンシティブ（ST）品目に指定している場合は、輸入国は輸出国側の ST 税率いかんに拘わらず、輸入国側の ST 税率を適用できる。また、輸入国は自国の裁量でもって互恵関税率を適用せず、当初に約束した ACFTA 税率を適用することが認められている。

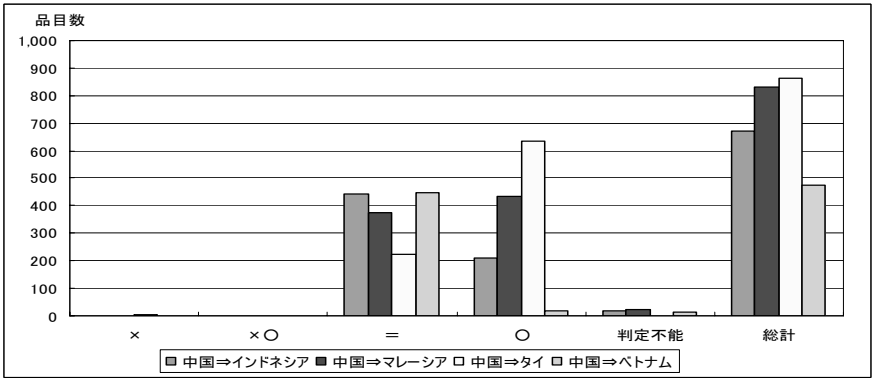
（2）中国が輸出国で他の 4 カ国が輸入国の場合

互恵関税率の適用において、中国が輸出国で、他の 4 カ国（インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム）が輸入国の場合、図 6 のように、「中国⇒インドネシア」、「中国⇒マレーシア」、「中国⇒タイ」、「中国⇒ベトナム」という 4 ケースの輸出入の組合せが生じる。

この中国が輸出国である 4 ケースの互恵関税率の適用において、2012 年の対象品目総数は 2,843 品目であった。2011 年は 2,374 品目であったので、2012 年には前年から 469 品目も対象品目が増加したことになる。

http://www.iti.or.jp/

図６　中国が輸出国で ASEAN4 カ国が輸入国の場合の互恵関税率の運用状況（2012 年）



この互恵関税率の適用状況を調べるに際して問題となったのは、互恵関税率の定義は ACFTA 協定に記載されているが、協定文の中で各国のどの品目が互恵関税率の対象品目になるのかは明らかにされていないことであった。そこで、以下に示す方法で、各国ごとに互恵関税率の対象品目をリストアップした。

互恵関税率の対象品目をどのような方法で選んだかというと、まず輸出国である中国の ST 品目をピックアップした。次に、輸入国であるインドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムで関税の削減が約束されている品目（EHP/NT）を選別した。そして、同じ製品であっても、輸出国が ST 品目、輸入国が EHP/NT 品目と指定している組み合わせをリストアップした。

つまり、輸出国（中国）の ST 品目と同じ HS 番号を持つ輸入国（インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム）の EHP/NT 品目をつき合せていくのである。要するに、SL 品目と EHP/NT 品目という違いはあるが、輸出入国で同じ製品同士の組合せを選ぶのである。その組み合わせを、中国が輸出国で、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムが輸入国である場合の 4 ケースについて、ケースごとに順番に作業し、本稿にお

http://www.iti.or.jp/

ける互恵関税率の分析に用いるデータを作成した。

このデータには、品目ごとに輸出国と輸入国の「MFN 税率」や「ACFTA 税率」などの関税率が盛り込まれている。前述の互恵関税率の規定によれば、これらの輸出国と輸入国の関税率を基に互恵関税率を計算できる。最終的には、この計算された「互恵関税率」と輸入国の税関で課せられる「実行関税率」とをつき合わせて、互恵関税率が適用されているかどうかを検証している(注2)。

この作業工程は、中国が輸入国で他の 4 カ国が輸出国である場合も、同様である。今度は、輸出国がインドネシアやマレーシア、タイ、ベトナムになり、これらの輸出国でリストアップするのは SL/HSL 品目になる。一方、輸入国の中国でリストアップするのは EHP/NT 品目になる。その後の作業は、中国が輸出国の場合と違うことはない。

中国が輸出国である 4 ケースの場合の互恵関税率の運用状況を見てみると、図 6 のように、2012 年に「互恵関税率を適用した（すなわち、『＝』）」品目数は、4 ケース総計で 1,487 品目であった。これは、調査対象品目総計の 52.3%を占めた。ケース別では、インドネシアとベトナムの中国からの輸入において、互恵関税率を適用している場合が多い。ちなみに、2011 年では、『＝』の 4 ケース総計の品目数は 1,094 品目で、その割合は 46.1%であった。

「互恵関税率を適用せず、当初の約束どおりに関税削減を行った（『○』）」品目数は、4 ケース総計で 2012 年には 1,297 品目となり、調査対象品目総計の 45.6%を占めた。ケース別では、タイとマレーシアの中国からの輸入で互恵関税率を適用せずに当初の約束通りに関税削減をしている場合が多く、それぞれ調査対象品目に占める割合は 7 割と 5 割を超える。2011 年の『○』の品目数は、272 品目で、割合は 53.6%であった。

「互恵関税率以上に関税を高くし、協定が未達な品目数（『×』）」は 8 品目で、調査対象品目総計の 0.3%にすぎなかった。

したがって、中国の他の 4 カ国への輸出において、「輸入国側が互恵関税率を適用している（『＝』）」場合の互恵関税率の品目数は、2012 年には

http://www.iti.or.jp/

前年よりも 393 品目も増えている。もしも、日本企業などが中国から ASEAN に輸出を行う時は、ACFTA を利用しようとするならば、輸入国側における互恵関税率の適用に注意を要する。

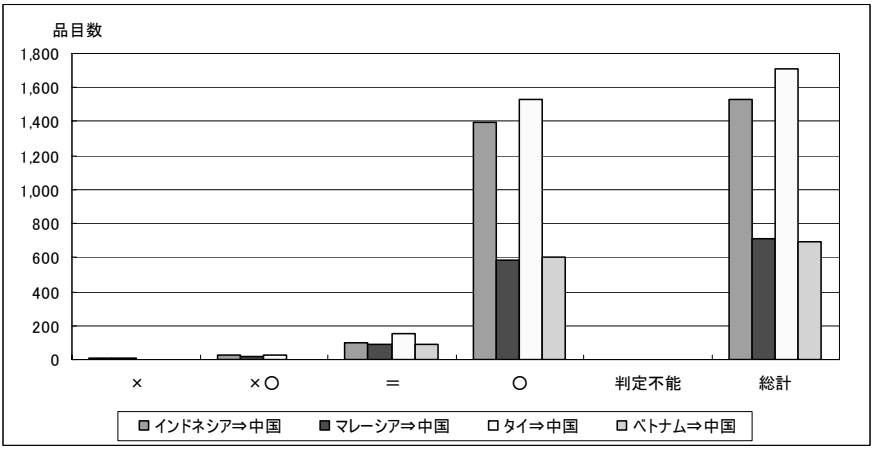
（3）中国が輸入国で他の 4 カ国が輸出国の場合

中国が輸入国で他の 4 カ国（インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム）が輸出国の場合、2012 年の互恵関税率の対象品目総数は4,638 品目にも上った。2011 年は 3,876 品目であったので、2012 年には前年から 762 品目も対象品目が増加したことになる。

中国が輸入国で他の 4 カ国（インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム）が輸出国の場合の互恵関税率の運用状況を見てみると、図 7 のように、「互恵関税率を適用した（『＝』）」品目数は、4 ケース総計で 432 品目となり、調査対象品目総計の 9.3%を占めた。中国のタイからの輸入のケースでは、153 品目に互恵関税率を適用しており、他のケースよりも 50 品目～60 品目ほど多い結果となっている。

2011 年の互恵関税率の適用で『＝』の場合の品目数は 513 品目であったので、2012 年には前年よりもその品目数が減少している。

図 7　中国が輸入国で ASEAN4 カ国が輸出国の場合の互恵関税率の運用状況



http://www.iti.or.jp/

「互恵関税率を適用せず、当初の約束どおりに関税削減を行った（『○』）」品目数は、4 ケース総計で 4,115 品目となり、調査対象品目総計の 88.7%を占めた。その 2011 年の品目数は 3,306 品目で、割合は 85.3%であったので、中国は「互恵関税率を適用せずに当初の約束どおりに関税削減を行う」傾向を一段と強めている。4 つのケースの中でも、2012 年の中国のインドネシア、中国のタイからの輸入において、互恵関税率を適用せずに関税を削減した品目が多く、その数は 1,500 品目前後に達する。

「互恵関税率以上に関税を高くし、協定が未達な品目数」は、『×』が 19 品目、『×○』）が 70 品目で、両方を合計した 89 品目は全体の 1.9%を占めた。

したがって、中国が輸入国で他の ASEAN4 カ国が輸出国の場合、中国は互恵関税率を適用せず、当初の約束通りに関税を削減する割合が高い。そして、中国は 2012 年には前年よりも一段と互恵関税率の適用を減らし、それよりも低い関税率を適用する品目を拡大している。しかしながら、『×』と『×○』の品目数も増えており、中国は互恵関税率の適用において、自由化を進める一方で、ACFTA 協定が未達となるケースも増やしている。

（注 1） MFN（Most Favored Nation）税率は、WTO の原則に基づいて、全ての WTO 加盟国に対して共通に適用される関税率である。いわば、通常の輸入に適用される関税率のことを指す。これに対して、ACFTA 税率は、ACFTA 協定に基づいて定められたもので、ACFTA 加盟国に適用される関税率である。輸出入に際して、ACFTA などの FTA を利用すれば関税率を削減することができるので、一般的には、ACFTA 税率の方が MFN 税率よりも低い。

（注 2）互恵関税率が適用されているかどうかを検証する方法の詳細は、国際貿易投資研究所ホームページ掲載の、フラッシュ 149（2011 年 12 月 15 日）、「FTA が牽引する ASEAN-中国～2012 年に更なる関税削減が見込まれる ACFTA（ASEAB 中国 FTA）～（5. どうすれば日本企業は ACFTA を活用できるか）」、を参照してください。

http://www.iti.or.jp/

付表１：業種別互恵関税率の適用状況
（輸出国：中国⇒輸入国：インドネシア）

互恵関税率がそのまま適用された業種を見てみると（『＝』）、木材パルプ、輸送用機械・部品、農水産品、で多かった。品目別では、コーヒー、小麦及びメスリン、パーム油、葉巻タバコ、石油の軽質油及び調製品、とうもろこし（種子）、ロール状の感光性の写真用の紙、天然ゴムのラテックス、筆記用の紙、郵便切手・収入印紙、絵画、写真、羊毛、アクリル、タンカー、貨物船・乗客船、などが挙げられる。

	×	＝	○	△	総計
農林水産品	0	48	14	0	62
食料品・アルコール	0	20	6	0	26
鉱物性燃料	0	5	0	0	5
化学工業品	0	13	6	16	35
プラスチック・ゴム製品	1	26	7	0	34
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	0	0	0	0	0
木材・パルプ	1	222	112	0	335
繊維製品・履物	0	24	0	0	24
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	0	0	2	0	2
機械類・部品	0	0	2	0	2
電気機器・部品	0	0	28	0	28
輸送用機械・部品	0	75	30	0	105
光学機器・楽器	0	0	0	0	0
雑製品	0	11	4	0	15
総計	2	444	211	16	673

（注）従量税のため判定できないものは△とした（以下、同様）。

http://www.iti.or.jp/

付表２：業種別互恵関税率の適用状況（中国⇒マレーシア）

『＝』の場合を品目別に見ると、コーヒー、小麦及びメスリン、パーム油・ナタネ油、てん菜糖、軽質油、エチレン、アクリルニトリル、感光性写真用フィルム、天然ゴムラテックス、手すきの紙・板紙、筆記用・印刷用の紙、化粧用ティシュー、羊毛、アクリル、ポリエステル、ナイロン、エンジン、自動車用エアコン、カラーテレビ・モニター、タンカー、などを挙げることができる。

	＝	○	△	総計
農林水産品	40	12	0	52
食料品・アルコール	19	14	0	33
鉱物性燃料	42	3	0	45
化学工業品	16	0	23	39
プラスチック・ゴム製品	41	4	0	45
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	0	0	0	0
木材・パルプ	115	273	0	388
繊維製品・履物	36	3	0	39
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	0	2	0	2
機械類・部品	2	3	0	5
電気機器・部品	20	20	0	40
輸送用機械・部品	41	97	0	138
光学機器・楽器	0	0	0	0
雑製品	1	3	0	4
総計	373	434	23	830

付表３：業種別互恵関税率の適用状況（インドネシア⇒中国）

互恵関税率が実行関税率にそのまま適用された品目は（『＝』）、95 品目であった。それらを業種別に見ると、輸送用機械・部品、化学工業品、雑製品の割合が高い。品目では、塩、殺虫剤、表面がプラスチックシート製の旅行用バッグ・ハンドバッグ、モーターサイクル、三輪車・スクーター、が挙げられる。

	×	×○	＝	○	総計
農林水産品	0	0	4	0	4
食料品・アルコール	0	0	0	12	12
鉱物性燃料	0	0	9	22	31
化学工業品	2	4	15	117	138
プラスチック・ゴム製品	0	0	0	236	236
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	0	0	3	7	10
木材・パルプ	0	0	0	0	0
繊維製品・履物	0	0	3	129	132
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	0	0	0	212	212
機械類・部品	0	22	0	35	57
電気機器・部品	0	0	0	41	41
輸送用機械・部品	8	0	46	579	633
光学機器・楽器	0	0	0	0	0
雑製品	0	0	15	6	21
総計	10	26	95	1396	1527

付表４：業種別互恵関税率の適用状況（マレーシア⇒中国）

互恵関税率がそのまま適用された品目は（『＝』）、90 品目であった。業種別に見ると、輸送用機械・部品と繊維製品の割合が高い。品目では、ミルク及びクリーム、美容用パウダー、シャンプー、男子用のスーツ・シャツ、女子用のシャツ・ブラウス、履物（底が皮製）、電気絶縁をした線ケーブル、10 人以上の人員の輸送用の自動車、シリンダー容積が 1,500 立方メートル以下の乗用自動車、モーターサイクル、などが挙げられる。

	×	×○	＝	○	△	総計
農林水産品	0	0	8	5	0	13
食料品・アルコール	0	0	0	0	0	0
鉱物性燃料	0	0	2	4	0	6
化学工業品	0	0	7	31	2	40
プラスチック・ゴム製品	0	0	0	84	0	84
皮革・毛皮・ハンドバッグ等	0	0	0	0	0	0
木材・パルプ	0	0	0	10	0	10
繊維製品・履物	2	0	34	56	0	92
窯業・貴金属・鉄鋼・アルミニウム製品	0	0	3	169	0	172
機械類・部品	0	0	3	81	0	84
電気機器・部品	0	0	13	9	0	22
輸送用機械・部品	7	21	20	138	0	186
光学機器・楽器	0	0	0	0	0	0
雑製品	0	0	0	0	0	0
総計	9	21	90	587	2	709

参　考

タイの輸送機器におけるACFTA除外品目の輸出競争力

FTAを他国と締結する際、関税の引き下げから自国の産品を保護するためにFTAの除外品目を設定し、税率の引き下げを遅らせる措置を取ることがある。例えば、ASEAN-中国FTA（ACFTA）において、タイは2012年時点で全品目の約1割に相当する1079品目（HS10桁ベース）をセンシティブ品目（ST品目）として税率の引き下げを遅らせている。特に高税率が維持されているのは輸送機器分野で、分野全体の647品目に対し約4割の251品目が最も高税率の高度センシティブ品目（HSL品目）に指定されている。

では、関税を撤廃した品目と関税が維持された品目では輸出競争力にどの程度の違いがあるのだろうか。タイの輸送機器関連品目における対中貿易の競争力の変化を貿易特化係数を用いて調査した。貿易特化係数は（輸出額－輸入額）÷（輸出額＋輸入額）で算出され、プラス1に近ければ近いほど輸出に特化しており、相手国に対する輸出競争力が高い。逆にマイナス1に近いほど輸出競争力が弱く、輸入に特化している。

タイのACFTA関税譲許表と貿易統計をもとに、2010年までにACFTA税率が0%に引き下げられたNT品目と、税率が引き下げられていないST品目でそれぞれ貿易特化係数を計算すると（注）、輸送機器全体（HS87）ではNT品目の係数はマイナス1に近くほとんど輸入に特化されているのに対し、ST品目は係数はマイナスであってもNT品目ほど輸入に特化しておらず、NT品目より輸出競争力は高い。

細かい品目別では、乗用自動車（HS8703）においては明らかにNT品目とST品目で傾向が異なっており、雪上車両及びゴルフカー（HS8703.10）などのNT品目はほぼ輸入特化、その他の乗用自動車を中心としたST品目はプラス1に近い輸出特化となっている。

貨物自動車（HS8704）も同様にNT品目は2007年を除いてマイナス、ST品目はプラスの係数だが、ST品目は徐々にプラスが減少し輸出競争力が弱まりつつある。自動車用部分品及び附属品（HS8708）についてはNT品目、ST品目とも係数はマイナスで、こちらもST品目の係数はマイナス1に近づき競争力は減少している。

自動二輪車などのモーターサイクル（HS8711）は全てST品目。2012

http://www.iti.or.jp/

年に係数がマイナスからプラスに転じたが、これは 800cc 以上の大型二輪車（HS8711.50）の輸出が大幅に増加したためである。モーターサイクル用の部品および附属品（HS8714）はST品目の係数はNT品目に比べてプラスに近いものの、自動車部分品に比べると競争力は低い。

タイの輸送機器関連品目の対中貿易において、ACFTA の除外品目として関税が維持されている ST 品目は、関税が撤廃された NT 品目に比べ輸出競争力は高い。だが、貨物自動車や自動車部品では ST 品目の競争力は徐々に減少しつつあり、関税による保護だけで製品の輸出競争力を維持するには限界があると考えられる。

（吉岡　武臣）

表：タイの輸送機器における ACFTA トラック別貿易特化係数の推移

HSコード	品目	トラック	2007	2008	2009	2010	2011	2012
87	輸送機器全体	NT	−0.72	−0.96	−0.97	−0.96	−0.97	−0.94
		ST	*−0.21*	*−0.40*	*−0.28*	*−0.45*	*−0.35*	*−0.54*
8703	乗用自動車	NT	0.68	−0.95	−0.98	−1.00	−0.98	−0.99
		ST	*0.63*	*0.90*	*0.59*	*0.69*	*0.97*	*0.95*
8704	貨物自動車	NT	0.94	−0.42	−0.83	−0.99	−1.00	−0.82
		ST	*0.67*	*0.52*	*0.41*	*0.48*	*0.56*	*0.36*
8708	部分品及び附属品（自動車）	NT	0.24	−0.68	−0.76	−0.86	−0.94	−0.83
		ST	*−0.15*	*−0.37*	*−0.33*	*−0.50*	*−0.44*	*−0.67*
8711	モーターサイクル	NT	該当無し					
		ST	*−0.96*	*−0.69*	*−0.16*	*−0.72*	*−0.63*	*0.09*
8714	部分品及び附属品（モーターサイクル）	NT	−1.00	−1.00	−0.99	−0.99	−0.99	−0.98
		ST	*−0.73*	*−0.94*	*−0.87*	*−0.79*	*−0.93*	*−0.87*

（出所）タイ ACFTA 譲許表、貿易統計をもとに筆者作成

（注）輸送機器関連（HS87）では、NT 品目は ACFTA のスケジュール通りに税率が引き下げられる NT1 品目、ST 品目は 2015 年まで税率が下がらない HSL 品目のみとなっている。ただし、NT1 品目には中国からの輸入に ACFTA 税率が適用されない「中国適用外」品目があり、これらは ST 品目に入れて計算した。