

[寄稿論文]

日本がかかわる FTA 交渉の事後評価 —日本とメキシコ, チリ, タイとの FTA の関税削減効果について—

西南学院大学経済学部教授 東 茂樹

1. はじめに

日本は2002年にシンガポールと自由貿易協定 (FTA: Free Trade Agreement / EPA: Economic Partnership Agreement) を締結して以降、東南アジアや中南米などの国々と FTA 交渉を進め、2009年 末までに10カ国・1地域 (ASEAN) との間で FTA が発効した。日本の貿易額に占めるこれら国・地域 の割合は約16%に過ぎないが^(注1)、現在も数カ 国と FTA 交渉を行っており、今後は東アジア・太 平洋の広域 FTA の締結も課題に上っている。こ こでは発効から2年以上経過した FTA の中から関 税削減効果が現れていると考えられる日本とメキ シコ、チリ、タイとの FTA を取り上げ、FTA の対 象となった製品の貿易の変化を考察して、FTA の 経済効果や課題、当該産業への影響などを分析す る手掛かりとしたい。

本稿では FTA の関税削減効果が現れている製 品を中心に取り上げるが、FTA 交渉を検証する ために、FTA 交渉において焦点となった製品が、 FTA 実施後にどのように貿易額が変化しているか に重点をおいて考察する。交渉国はそれぞれ競争 力の強い分野と弱い分野をもち、交渉では品目や 分野を超えた取引や譲歩が行われている。交渉時 に要求あるいは譲歩した内容が、実際にその意図 した通りの結果になっているかを確かめたい。

なお現実の国際貿易では、為替レートの変動、 世界各地の一次産品の需給状況、各国景気の好・ 不況など複数の要因によって貿易量が増減する ため、FTA の関税削減効果のみを分析することは

難しい。ここでは当該製品の国別輸入統計を時系 列で考察し、これらの要因も考慮に入れながら、 FTA の影響をみていくことにする。

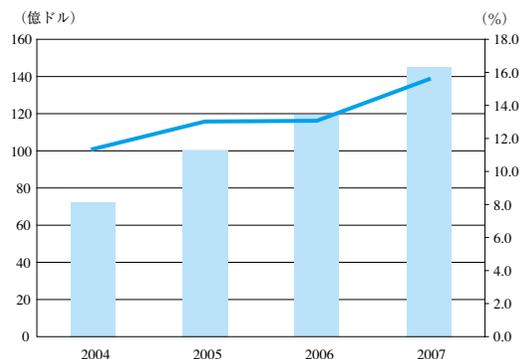
2. 日本・メキシコ FTA

日本・メキシコ FTA が2005年4月に発効して以 降、二国間の貿易額は拡大している。日本の輸入 額全体に占めるメキシコの割合は、FTA 発効前 である2004年の0.48%から2007年の0.51%へと微増 の一方で、同時期のメキシコ向け輸出は0.92%か ら1.44%へと増加している^(注2)。

2.1 日本のメキシコ向け輸出

メキシコ向け輸出で FTA の関税削減効果が最 も現れているのは自動車であり、メキシコの日本 からの乗用車輸入額は2004年の72億ドルから2007 年の145億ドルに倍増した。乗用車輸入額全体に 占める日本からの輸入割合も同期間に、11.4%か

図1 メキシコの日本からの乗用車輸入額と割合



(出所) メキシコ経済省国際貿易統計より筆者作成

ら15.6%へと上昇している（図1）。同協定においてメキシコは、日本から輸入する乗用車およびバス・トラック（大型を除く）について、発効年から6年目まで各年の前年のメキシコ国内販売台数の5%を新規無税枠として設定した。また7年目に日本からの自動車輸入関税が撤廃されるまで、無税枠外の関税が段階的に引き下げられていく。

しかし日本はメキシコとFTAを締結するまで、メキシコがFTAを締結した国々と比べて、メキシコの自動車市場において極めて不利な状況に置かれていた。まず日本の産業界が政府にメキシコとのFTA締結を働きかけた背景として、メキシコがFTAを締結した国々と自動車輸入に関してどのように取り決めていたかをみておこう。

メキシコはアメリカ合衆国、カナダとの北米自由貿易協定（NAFTA：North American Free Trade Agreement）が1994年に発効し、両国からの自動車輸入関税は段階的に引き下げられ、2003年からは無税となった。またEUと締結したFTAも2000年7月に発効し、EU諸国からの自動車輸入については、メキシコ国内販売台数の15%を無税枠（2004年は約14万台）として設定し、割当超過分の輸入関税を10%として、2007年からは完全自由化する。さらに2000年にはブラジルとも自動車貿易協定が発効しており、ブラジルからの自動車輸入には2003年の14万台から2006年の21万台へ段階的に増やす関税割当（2004年以降は無税）を設定して、やはり2007年には関税を撤廃することになった。

メキシコ政府はNAFTAの進展と並行して、従来の自動車産業保護育成政策を自由化の方向に徐々に転換してきている。完成車メーカーに対して外貨獲得義務を課す貿易収支の均衡義務と国内付加価値を高める国内調達率の規定は、WTO（World Trade Organization）の貿易に関する投資措置協定（TRIM：Trade-Related Investment Measures）に違反するとして、2003年末に廃止し

た。2004年からは乗用車の一般関税が20あるいは30%から50%に引き上げられる一方で、メキシコで完成車を生産している企業に対しては生産台数の10%を無税輸入枠として割当て、投資拡大のインセンティブとする政令が施行されている。このように自動車輸入が競合している国々とのFTAや自動車関連の措置が導入されると、日本車の輸入は現地進出日系メーカーに限られ、輸入台数も容易に伸ばせない状況となった。

ところでメキシコにおける自動車生産メーカーは、アメリカのビッグ3、ドイツのVW、日系3社の合計7社である。メキシコの自動車生産台数は2007年には年産200万台を上回り、世界で第11位の自動車生産国であるが、そのうち約8割が輸出向けで、国内販売向けは残りの約2割にあたる約40万台に過ぎない^(注3)。NAFTAの進展に伴いアメリカ向けの自動車生産基地として、メキシコの自動車産業が発展したためである。他方で国内の新車販売台数は年間約110万台に達しており^(注4)、国内生産の約40万台を差し引くと、年間約70万台の新車を輸入している計算となる。自動車輸入は国内生産企業に恩恵が付与されているため、これらのメーカーは主に小型・中型乗用車、ピックアップトラックを生産して輸出し、大型・高級乗用車を輸入販売する補完戦略を採っていたと考えられる。

現地に完成車工場をもつ日系メーカーは、日産が48.5%、ホンダが37.8%を国内で販売し（2006年）、トヨタは全量輸出である^(注5)。これら3社に、ダイムラークライスラーの割当枠を有する三菱自動車の分をあわせて、日系メーカーは毎年、生産台数の10%に相当する6万台前後の無税の輸入枠を与えられた。これに加えて、日本・メキシコFTAが発効する2005年4月からは、関税が撤廃されるまでの6年間、前年の国内総販売台数の5%に相当する約5万5,000台の無税輸入枠を設けてい

る。後者の無税枠の8割は輸入実績のある先の4メーカーに割り当てられるが、残り2割は日本側が決定するため、メキシコで生産していない日系メーカーが割当を活用して輸出できる。マツダ、スズキなど新規参入メーカーへの割当約1万1,000台を含む日本車約12万台が、無税で輸入できることになった。

2004～07年にかけてメキシコ国内の新車販売台数は年約110万台とほぼ横ばいであるが、日本車は29万9,106台から37万5,975台に増加し、日本車の占める割合は同期間に27.3%から34.2%へ上昇している^(注6)。とくにトヨタ、ホンダ、マツダの販売増加が寄与しており、日産、三菱自動車も含めて、日本・メキシコFTA発効にともなう無税輸入枠割当の効果が生じていると考えられる。

1,500cc超～3,000cc乗用車の国別輸入統計を考察することにより、FTAの効果を確認しておこう。同クラス乗用車の輸入総額に占める日本の割合は、2004年の15.3%から2007年に21.3%に上昇し、日本車の輸入は増えている(表1)。同時期には、アメリカからの乗用車輸入はすでに無税であった。ブラジルとドイツ(EU)からの乗用車輸入にはともに無税枠が設定されており、2007年には自由化しているにもかかわらず、ブラジルからの輸入は急減し、ドイツからの輸入は微増にとどまって、FTAの効果が現れていない。他方でアメリカからの輸入額の割合は、同期間に18.3%か

ら30.1%へ上昇した。この原因はメキシコ政府が2005年10月から中古車の輸入を解禁したためであり、アメリカからの中古車輸入が急増して、低中所得者の需要をひきつけ、ブラジル輸入車がそのあおりを被ったと思われる。しかし日本車はコンパクトカーやSUVなど得意とする中型車において高品質やデザイン力を発揮して、高所得者の需要を開拓し販売を拡大することができた。またドイツ車は富裕層に高級車を販売する戦略であり、単価をみれば購買層は異なると考えられるが、やはりアメリカからの中古車輸入の影響を受けている。

2.2 メキシコの日本向け輸出

メキシコが日本とのFTA交渉に際して最も重点をおいていた項目は、食肉や果実・野菜などの日本向け輸出である。メキシコの産業界は農産物輸出の拡大に結びつかないFTAはメリットがないとみなし、政府に対して日本に農産物の市場開放を交渉決裂覚悟で要求するよう迫った。交渉の結果、日本側の譲歩を引き出すことに成功し、日本向け農産物の最大の輸出品目である豚肉では、初年度の3万8,000tから5年目の8万tまで段階的に関税割当を増やし、割当枠内の関税は一般税率の4.3%から2.2%に半減となる。交渉の大筋合意前に焦点となったオレンジジュースでも同様に、4,000tから6,500tまで関税割当を拡大し、枠内

表1 メキシコ国別輸入統計(1,500cc超～3,000cc乗用車)(単位:輸入額=100万ドル,割合=%,単価=ドル/台)

	2004年				2005年				2006年				2007年			
	台数	輸入額	割合	単価												
ブラジル	184,089	1,231.3	30.6	6,689	197,847	1,416.7	31.3	7,160	158,543	1,305.2	25.3	8,232	102,384	850.8	16.4	8,310
米国	151,157	737.6	18.3	4,879	179,370	828.8	18.3	4,621	319,473	1,195.1	23.2	3,741	367,055	1,561.0	30.1	4,253
日本	76,469	615.4	15.3	8,047	86,577	862.3	19.1	9,960	94,005	984.8	19.1	10,476	94,903	1,103.5	21.3	11,627
ドイツ	15,395	296.4	7.4	19,251	15,681	318.3	7.0	20,299	24,557	471.5	9.1	19,199	22,712	483.4	9.3	21,284
その他	126,571	1,147.5	28.5		119,011	1,100.1	24.3		154,400	1,204.4	23.3		150,248	1,179.3	22.8	
合計	553,681	4,028.1	100.0		598,486	4,526.3	100.0		750,978	5,160.9	100.0		737,302	5,178.0	100.0	

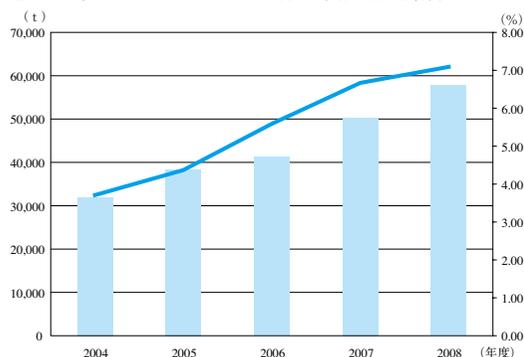
(注)HSコード87032301。

(出所)メキシコ経済省外国貿易統計より筆者作成

税率が25.5%から12.7%に半減となった。FTA発効前後における、これら品目のメキシコからの輸入の変化を確認しておこう。

日本のメキシコからの豚肉輸入は、FTA発効前の2004年度は3万1,975 tであったが、2007年度には5万320 tに増加している。同期間の豚肉輸入量合計は86万 tから75万 tに減少しているため、全体に占めるメキシコの割合は3.7%から6.7%に増えており、主要輸入国の中では最も伸び率が高い(図2)。豚肉の品目ごとに国別輸入統計で2004年と2007年を比較しても、メキシコの割合は冷凍部分肉では3.3%から6.3%へ、生鮮・冷蔵部分肉では5.0%から6.2%に増加へと着実に拡大しており、メキシコ産豚肉に関税割当を施行したFTAの効果が現れている(表2①②)。日本は養豚農家を保護するために差額関税制度を設けており、輸入価格が分岐点価格のkg当たり524円を下回れば、基準輸入価格との差額を関税として徴収し、上回れば従価税4.3%を課している。メキシコとのFTAでは枠内の税率が2.2%に半減したため、通常の基準輸入価格546.53円が535.53円に引き下げられ、枠内の価格は他国産に比べて11円安くなった。冷凍部分肉、生鮮・冷蔵部分肉とも2006年以降、メキシコ産の単価は他国産に比べて11円程度高くなっており、価格面でメキシコ産に有利に働いた

図2 日本のメキシコからの豚肉輸入量と割合



(出所) 農畜産業振興機構統計より筆者作成

ことが考えられる。

冷凍オレンジジュースの輸入統計でも、メキシコ産は2004年の1,473 tから2007年の2,901 tに倍増し、全体に占める割合も同期間に2.5%から5.5%に上昇した(表2③)。FTAにより関税割当枠内の税率が半減しており、メキシコ産の価格競争力が増したことが一因にあげられよう。ただしブラジルやアメリカからの冷凍オレンジジュースの輸入が減少しているのは、不作やバイオ燃料普及に伴う栽培作物転換の影響が大きく、FTAだけで輸入の変化全てを説明できない。他にもアボガド、かぼちゃ、メロン、マンゴー、アスパラガスなどは、FTAの関税削減効果によりメキシコ産の輸入が増えている。メキシコの日本向け農産物輸出はこのように増加しているが、輸入額全体に占める割合が大きくないため、日本のメキシコ向け輸出ほど伸び率が顕著ではない。

3. 日本・チリFTA

日本・チリFTAが2007年9月に発効して以降、日本のチリ向け輸出は増加している一方で、チリからの輸入は微減している。日本の輸出額に占めるチリの割合は2006年の0.17%から2008年は0.35%へ上昇したが、チリからの輸入は同時期に1.25%から低下し1.04%にとどまった(注7)。チリからの主要輸入品目は銅、モリブデンなどの鉱物資源で輸入額全体の66%を占め、これらの関税は無税であるため、FTAの影響は輸入額にほとんど現れていない。他方でチリ向け主要輸出品目にも特殊要因で増加した代替燃料の軽油などが含まれるが、FTAの関税削減効果は、輸出額全体の約3割を占める自動車で生じている。

チリは輸入品に対して一部の例外を除き一律6%の関税を課しており、日本とのFTAが発効するまで、日本製自動車には6%の関税が課されて

表2 日本国別輸入統計 (単位：割合=%, 輸入額=100万円, 単価=円/kg)

①豚の枝肉：骨なし，冷凍 (HSコード020329)

	2004年				2005年				2006年				2007年			
	t	割合	輸入額	単価												
デンマーク	267,352	40.0	155,612	582.0	230,763	34.4	126,977	550.2	167,849	33.5	87,810	523.1	161,284	30.8	84,576	524.4
カナダ	145,287	21.7	86,381	594.6	152,091	22.7	84,493	555.5	97,508	19.5	51,263	525.7	106,344	20.3	55,907	525.7
米国	118,660	17.7	69,478	585.5	141,834	21.2	78,327	552.2	97,744	19.5	51,558	527.5	110,015	21.0	58,114	528.2
メキシコ	22,247	3.3	13,357	600.4	23,969	3.6	13,212	551.2	27,385	5.5	14,793	540.2	32,969	6.3	17,904	543.0
チリ	38,858	5.8	22,601	581.6	51,521	7.7	27,958	542.6	50,412	10.1	26,438	524.4	45,783	8.7	24,030	524.9
その他	76,502	11.4	44,382		69,785	10.4	38,287		60,040	12.0	32,282		67,344	12.9	36,505	
合計	668,905	100.0	391,811	585.7	669,962	100.0	369,254	551.2	500,938	100.0	264,145	527.3	523,738	100.0	277,035	529.0

②豚の枝肉：骨なし，生鮮・冷蔵 (HSコード020329)

	2004年				2005年				2006年				2007年			
	t	割合	輸入額	単価												
カナダ	39,442	20.4	23,957	607.4	42,834	21.3	23,741	554.3	53,798	24.2	28,677	533.1	58,968	25.1	31,420	532.8
米国	136,878	70.9	83,368	609.1	145,570	72.3	80,813	555.1	154,076	69.4	81,891	531.5	160,341	68.3	85,630	534.1
メキシコ	9,596	5.0	5,903	615.2	10,526	5.2	5,924	562.8	12,327	5.5	6,703	543.7	14,487	6.2	7,874	543.5
その他	7,185	3.7	4,419		2,400	1.2	1,468		1,933	0.9	1,109		968	0.4	634	
合計	193,100	100.0	117,648	609.3	201,330	100.0	111,945	556.0	222,133	100.0	118,380	532.9	234,764	100.0	125,558	534.8

③オレンジジュース (HSコード200911)

	2004年				2005年				2006年				2007年			
	t	割合	輸入額	単価	t	割合	輸入額	単価	t	割合	輸入額	単価	t	割合	輸入額	単価
イスラエル	786	1.3	114	145.6	1,283	2.0	203	158.5	1,619	3.1	323	199.4	6,336	12.0	1,505	237.5
イタリア	1,939	3.2	436	224.8	1,971	3.0	470	238.2	1,992	3.8	493	247.3	1,859	3.5	487	261.7
米国	8,298	13.8	1,218	146.8	5,259	8.1	803	152.6	2,977	5.6	741	249.0	2,411	4.6	959	397.7
メキシコ	1,473	2.5	206	140.1	2,251	3.5	312	138.7	2,109	4.0	354	167.7	2,901	5.5	885	305.2
ブラジル	45,729	76.1	5,765	126.1	50,242	77.5	5,906	117.5	43,067	81.7	7,746	179.9	38,205	72.4	10,168	266.1
その他	1,833	3.1	383		3,786	5.8	694		919	1.7	219		1,054	2.0	308	
合計	60,059	100.0	8,123	135.2	64,793	100.0	8,387	129.4	52,683	100.0	9,875	187.4	52,767	100.0	14,311	271.2

(出所) 財務省貿易統計より筆者作成

いた。一方でチリは世界の40ヵ国あまりの国々とFTAを締結して貿易自由化を進めており、FTA締結国との自動車関税は撤廃している。自動車の主要輸入国についてみると、メキシコとのFTAは1999年8月に発効し、メルコスールを構成するブラジルおよびアルゼンチンとは、2002年から自動車の無税輸入枠を設定し、2006年に自由化した。EUとのFTAは2003年2月に発効し、アメリカとは2004年からFTAを始めている。アジアの国々とのFTAにも積極的で、韓国と2004年4月に発効したのを皮切りに、中国と2006年10月、インドと2007年8月に開始した。

チリの自動車市場において日本輸入車は、2007年9月にFTAが発効するまで価格面で不利な状況に置かれていたが、ようやく対等な競争ができる環境が整った。この点を自動車の主要品目について、国別輸入統計で確認しておこう。なおチリ国

内の自動車生産は、企業の撤退が相次ぎ、GMが工場を閉鎖した2008年7月を最後に行われていない。チリ国内の新車販売台数は2003年の約12万台から2008年には約24万台へと倍増しているが^(注8)、国内販売の推移は自動車輸入の推移とほぼ同じ傾向である。ただし国別輸入統計の中南米やアジアの国々からの輸入には、アメリカや日本メーカーの現地生産車が含まれていることに注意する必要がある。

1,500cc超～3,000cc乗用車の輸入額は、2003年の4億ドルから2008年の10億ドルへ伸びが激しい。2008年前半までペソ高が続き、割安感から購買力が高まったためであるが、国別割合では変化がみられる。日本からの輸入割合は2003年に27.2%を占めていたが、その後徐々に低下する一方で、韓国からの輸入割合は逆に上昇し、2007年に両者の差は3ポイントあまりまで縮まった。しかし2008

表3 チリ国別輸入統計 (単位：輸入額=1,000ドル, 割合=%)

①乗用車1,500cc超～3,000cc (HSコード87032391)

	2003年		2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合	輸入額	割合								
韓国	47,844	11.4	68,518	13.4	96,791	14.6	136,334	18.3	198,348	22.8	232,459	22.6
日本	113,877	27.2	130,698	25.5	174,292	26.3	184,675	24.8	221,235	25.4	308,929	30.0
アルゼンチン	65,678	15.7	68,205	13.3	101,262	15.3	96,286	12.9	68,610	7.9	35,133	3.4
ブラジル	74,260	17.7	126,561	24.7	122,426	18.5	105,586	14.2	116,721	13.4	102,692	10.0
メキシコ	16,265	3.9	29,957	5.8	44,668	6.7	62,879	8.4	67,821	7.8	73,069	7.1
その他	100,943	24.1	88,709	17.3	123,935	18.7	158,661	21.3	197,101	22.7	277,071	26.9
合計	418,867	100.0	512,648	100.0	663,374	100.0	744,421	100.0	869,836	100.0	1,029,353	100.0

②乗用車ディーゼルエンジン1,500cc超～2,500cc (HSコード87033291)

	2003年		2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合
韓国	14,960	36.2	28,882	43.2	34,241	43.6	58,217	53.5	84,734	59.0	107,022	55.4
日本	8,647	20.9	12,490	18.7	12,014	15.3	12,796	11.8	17,430	12.1	22,493	11.6
フランス	7,665	18.5	5,261	7.9	7,844	10.0	12,899	11.9	11,694	8.1	19,340	10.0
その他	10,106	24.4	20,259	30.3	24,467	31.1	24,937	22.9	29,644	20.7	44,234	22.9
合計	41,378	100.0	66,892	100.0	78,566	100.0	108,849	100.0	143,502	100.0	193,089	100.0

③乗用車1,000cc超～1,500cc (HSコード87032291)

	2003年		2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合										
韓国	36,637	26.8	52,419	29.8	68,720	30.8	72,648	29.8	135,729	36.2	161,532	31.5
日本	54,123	39.5	72,281	41.0	113,189	50.7	138,282	56.7	181,268	48.4	240,746	46.9
フランス	11,081	8.1	8,501	4.8	5,112	2.3	4,482	1.8	17,679	4.7	10,664	2.1
中国	---	---	---	---	---	---	---	---	6,273	1.7	33,113	6.5
インド	---	---	10	0.0	1,685	0.8	6,726	2.8	8,886	2.4	23,252	4.5
その他	35,079	25.6	42,876	24.3	34,661	15.5	21,807	8.9	24,919	6.6	43,614	8.5
合計	136,920	100.0	176,087	100.0	223,367	100.0	243,945	100.0	374,754	100.0	512,921	100.0

④軽トラック・ディーゼルエンジン500kg超～2t (HSコード87042121)

	2003年		2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合										
韓国	16,008	12.6	24,670	14.3	37,949	13.3	52,308	17.6	82,440	20.2	67,287	14.3
日本	66,898	52.6	90,180	52.1	124,978	43.9	117,095	39.4	137,763	33.7	109,719	23.4
アルゼンチン	7,854	6.2	12,914	7.5	26,735	9.4	46,899	15.8	46,534	11.4	56,361	12.0
タイ	20,512	16.1	26,111	15.1	57,675	20.2	73,113	24.6	128,999	31.5	206,647	44.1
その他	23,874	18.8	32,057	18.5	64,232	22.6	54,679	18.4	59,713	14.6	85,369	18.2
合計	127,292	100.0	173,018	100.0	284,834	100.0	297,195	100.0	408,915	100.0	469,022	100.0

(出所) チリ中央銀行外国貿易統計より筆者作成

年には日本からの輸入割合が再び上昇し、30.0%に達している(表3①)。これは韓国とのFTAが2004年4月に発効し、日本とのFTAが2007年9月に発効したことが大きく影響したと考えられよう。韓国輸入車の台頭は、1,500cc超～2,500ccディーゼルエンジン乗用車の輸入額でより明確である。韓国車はもともとディーゼル車に強みを持っており、韓国の割合は2003年に36.2%を占めていた。FTA発効以降、韓国の割合はますます上昇する一方で、日本の割合は20.9%から徐々に低下してい

る(表3②)。

1,000cc超～1,500cc乗用車の輸入額では、2006年まで日本からの輸入割合は増加しており、韓国FTAによる代替効果はみられない(表3③)。しかし2008年には新規参入した中国、インドからの輸入割合がそれぞれ6.5%、4.5%まで上昇し、日本と韓国の割合は若干であるが低下しており、中国、インドとのFTA発効後は、低価格を武器にした価格競争が始まっている。500kg超2t以下ディーゼルエンジン軽トラックの輸入額では、日本の割合

が2003年の52.6%からやはり低下する一方で、逆に増加が顕著なのはタイからの輸入である（表3④）。タイとはFTA未締結であるが、日本メーカーがピックアップトラックの生産拠点をタイに集約しており、日本からの輸入に置き換わっている。2006年にアルゼンチンの輸入割合が増加したのも同様に、自由化を活用した現地生産車の輸入と考えられる。

日本・チリFTAの関税削減効果は、2008年の日本からの輸入額が前年比39.6%増加している1,500cc超～3,000cc乗用車では顕著であるが、他の自動車の品目では明確ではない。これは一般税率との差が6%に過ぎないため、自動車メーカーの生産・販売戦略がより大きく反映しているためであろう。

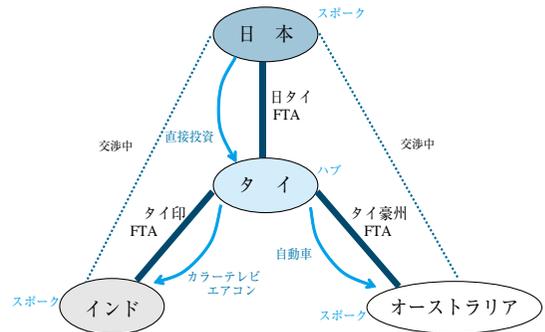
4. FTAのハブ国タイ

東南アジアのなかではシンガポールについてタイが、2000年代前半から多数の国とFTA交渉を進め、日本がFTAを締結していない（交渉中である）オーストラリアおよびインドとの間でFTAが発効済みである。タイには多数の日系企業が進出して、日本とタイのFTAも発効しており、タイがFTAのハブ国の役割を果たして、日本が未締結の国々へ日系企業が輸出を拡大している。日本・タイFTAの関税削減効果を考察する前に、タイ・オーストラリアFTAおよびタイ・インドFTA実施に伴って生じた日系企業の生産拠点の再配置についてみておきたい。

4.1 タイ・オーストラリアFTA

タイ・オーストラリアFTAが2005年1月に発効してから、二国間の貿易額は拡大している。タイの輸入額全体に占めるオーストラリアの割合は、FTA発効前である2004年の2.34%から2007年の

図3 アジアのFTAハブ国をめざすタイ



(出所) 筆者作成

2.72%へと増加し、同時期のオーストラリアの輸入額全体に占めるタイの割合は2.67%から4.20%に拡大した^(注9)。貿易額に占めるFTAの利用率をみると、2007年のタイのオーストラリア向け輸出では66.3%に達しているが、同輸入では10.5%に過ぎない^(注10)。タイのオーストラリアからの輸入では、輸入額の約6割が原油、アルミニウム、金などの鉱物資源で占められ、これらの品目の関税は無税あるいは1%であるため、FTAの影響は限られてくる。これに対してオーストラリアのタイからの輸入では、工業製品が輸入額の8割以上を占め、とくに約4割を占める自動車でFTAの関税削減効果が顕著に現れている。

オーストラリアは貿易自由化の一環として自動車の関税を引き下げており、乗用車の関税は2005年に15%から10%に下がり、商用車には5%の関税が課されている。2005年以降タイからの輸入乗用車・商用車は、タイ・オーストラリアFTAにより輸入関税が撤廃されたため、価格競争力が増した。この点を国別輸入統計で確認していきたい。なおオーストラリア国内の自動車生産は、トヨタ、GMホールデン、フォードの3社が大型車を中心に組み立てているが、あわせても年産約33万台にとどまり、このうち4割は主に中東に向けて輸出している（2007年）^(注11)。国内の新車販売台数は年

表4 オーストラリア国別輸入統計 (単位：輸入額=100万豪ドル，割合=%)

①乗用車 (SITC コード 781)

	2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合								
日本	6,538	59.0	6,694	55.1	6,249	49.7	6,264	45.2	6,839	46.4
タイ	122	1.1	262	2.2	603	4.8	1,183	8.5	1,137	7.7
米国	430	3.9	422	3.5	522	4.1	855	6.2	985	6.7
韓国	657	5.9	913	7.5	1,252	10.0	1,358	9.8	1,066	7.2
ドイツ	1,477	13.3	1,271	10.5	1,290	10.3	1,460	10.5	1,873	12.7
その他	1,865	16.8	2,593	21.3	2,656	21.1	2,730	19.7	2,850	19.3
合計	11,090	100.0	12,156	100.0	12,572	100.0	13,850	100.0	14,751	100.0

②商用車 (SITC コード 782)

	2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合								
日本	1,543	42.8	1,215	29.2	1,287	27.8	1,532	26.8	1,681	25.5
タイ	881	24.4	1,518	36.4	1,419	30.6	1,993	34.8	2,305	35.0
米国	532	14.8	534	12.8	969	20.9	810	14.2	944	14.3
ドイツ	149	4.1	218	5.2	254	5.5	313	5.5	356	5.4
スペイン	88	2.4	82	2.0	217	4.7	518	9.1	438	6.6
その他	410	11.4	600	14.4	492	10.6	556	9.7	863	13.1
合計	3,604	100.0	4,167	100.0	4,638	100.0	5,722	100.0	6,587	100.0

(出所) オーストラリア外務貿易省貿易統計より筆者作成

間100万台前後で推移しているが、国産車は20万台程度にすぎず^(注12)、70万台以上を海外から輸入している。

乗用車の輸入額は、2004年の111億豪ドルから2007年の139億豪ドルに増加しており、この間にもっとも急速な伸びを示したのはタイからの輸入で、全体に占める割合が1.1%から8.5%に上昇した(表4①)。2005年1月にタイ・オーストラリアFTAが発効したため、タイ輸入車は他国輸入車と比べて価格面で有利となったのである。逆にシェアを落としているのは日本輸入車で、59.0%から45.2%に低下した。日本とオーストラリアのFTAは交渉中で未締結であり、日本の自動車メーカーが一部車種について、日本からの直接輸出をやめて、タイからの輸出に切り替えたためと考えられる。タイの自動車生産は2007年に年産128万台に達し、そのうち53.6%が輸出向けで^(注13)、輸出先の基準を満たせるまでに品質が向上している。またタイで組み立てられている自動車は全て外資ブランドであり、9割を占める日系メーカーは、タイを輸出拠点と位置づけている。

FTAの効果がより明らかなのは商用車で、輸入額は、2004年の36億豪ドルから2007年の57億豪ドルに増加し、タイからの輸入割合は24.4%から34.8%に上昇した。逆に日本は42.8%から26.8%に低下し、輸入国第一位の座を2005年からタイに譲っている(表4②)。タイは1tピックアップトラックの生産拠点であり、日本からの直接輸出は徐々に減少して、タイからの輸出に置き換わっている。なお商用車の関税は、やはり2005年1月に発効したアメリカとオーストラリアのFTAでも撤廃された。2006年にアメリカからの輸入割合が20.9%に上昇したのは、このFTAも一因と考えられるが、他方でGMやフォードは1tピックアップトラックをタイ拠点で生産して、オーストラリアへ輸出しており、アメリカとオーストラリアのFTAの影響はこの統計からははっきりしない。

さて日本からの乗用車の輸入割合は前述のように低下しているが、輸入額でみると65億豪ドル前後で推移しており、急激に落ち込んでいるわけではない。日本のオーストラリア向け乗用車輸出統計でも、2005年以降は毎年約33万台の輸出を維持

している（注14）、日本輸出車の競争力が低下しているとは必ずしもいえないであろう。むしろ乗用車の関税引き下げで大きな影響を受けているのは、オーストラリア国内の自動車生産企業である。国内生産台数は2004年に40万台を上回っていたが、2005年の関税引き下げ以降は徐々に減少し、2008年3月には三菱自動車が撤退を発表した。さらに2010年から乗用車の関税が5%に引き下げられるため、国内生産企業の競争力向上が迫られている。

4.2 タイ・インドFTA

タイ・インドFTAはアーリーハーベスト（EH：Early Harvest、特定分野の先行関税引き下げ）82品目について、2004年1月の関税率を基準に50%削減が2004年9月に始まり、2005年9月から同75%削減、2006年9月に関税が撤廃された。タイの輸入額全体に占めるインドの割合は、FTA発効前の2003年の1.16%から2007年に1.48%に増加し、同期間のインドの輸入額全体に占めるタイの割合は0.75%から0.97%に増加している（注15）。インドのタイからの輸入は23億ドル（2007年度第26位）に過ぎないものの、EH実施前はインド側が貿易黒字であったが、2005年以降は入超に転じた。そのため

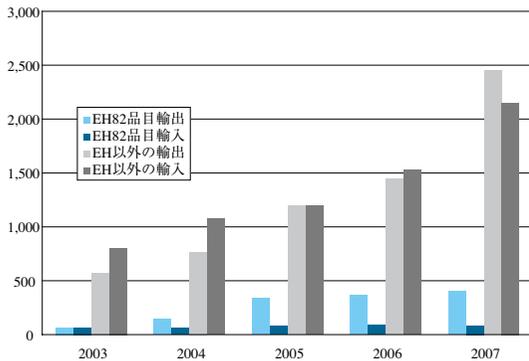
インド側は貿易赤字額の拡大を危惧して、82品目以外の物品協定の交渉は合意にいたっていない。

EH82品目に限ったタイの対インド貿易をみると、2003年は輸入額が若干輸出額を上回ったが、2004年は貿易黒字に転じて、以後は黒字幅が拡大し、2007年には輸出額が輸入額の4.8倍に達した（図4）。また貿易額に占めるFTAの利用率は、2007年のタイのインド向け全輸出では14.0%、対象をEH82品目に限ると99.4%に達し、タイのEHの輸出はほぼ全てFTAが活用されている。反対に同輸入ではわずか1.6%で、EH82品目を対象にしても41.4%である（注16）。このようにEHの関税削減効果はタイの輸出でより顕著であるため、タイ側の貿易黒字が拡大する結果となった。

EHの実施によりタイの輸出が増加した主要な品目は、ポリカーボネート、エポキシ樹脂、エアコン、冷蔵庫、カラーテレビ、同ブラウン管である（表5）。これら品目のEHによるインドの輸入税率は、2004年9月に12.5%、2005年9月に6.25%、2006年9月に無税となった。一方でインドの多くの工業製品に適用される一般税率は、2004年に20%、2005年に15%、2006年に12.5%、2007年に10%へ引き下げられているため、各時期の一般税率とEH輸入税率の差だけタイからの輸入品が価格面で有利となる。他方でインドからの輸入が増加した主要品目はギアボックスであり、同品目のタイの一般税率は30%であるが、EH輸入税率は段階的に15%、7.5%、無税と下げられた。

これらタイ・インド間で貿易額が拡大した品目の多くは、日系企業が輸出入を行っており、FTAにともなって日系企業がアジア各地の拠点再配置や拠点間のネットワーク構築を進めていることが伺える。エアコンや冷蔵庫の輸出増加は、東南アジアにおける白物家電の生産をタイに集約しているためであり、カラーテレビではインドの生産から撤退してタイからの輸入に切り替える動きがみ

図4 タイの対インド貿易（単位：100万ドル）



（出所）タイ商務省貿易統計より筆者作成

表5 タイのインド向け輸出統計 (EH主要品目) (単位: 100万ドル)

	HSコード	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
ポリカーボネート	390740	11.45	16.60	111.51	52.37	114.94	122.16	90.53
エポキシ樹脂	390730	2.60	5.08	10.57	16.46	26.45	25.70	23.87
エアコン	841510	9.50	7.61	16.25	27.57	36.80	45.39	45.80
カラーテレビ	852812	0.25	42.91	96.47	124.78	11.74	33.88	87.39
同ブラウン管	854011	0.19	4.77	21.44	32.27	32.16	0.62	0.06
冷蔵庫	841821	0.15	1.56	2.76	8.54	8.92	10.92	8.93

(注) カラーテレビの2007年以降はHSコード852872(タイ商務省貿易統計)。

(出所)2003~07年はタイ財政経済研究所資料, 2008年以降はタイ商務省貿易統計より筆者作成

られた。ギアボックスは、タイに集約化した自動車生産工場に部品を供給する拠点としてインドが活用されている例である(後述)。このような動きは2010年にASEANインドFTAが発効すると、さらに活発になると考えられよう。

タイ・インドFTAの関税削減効果によりタイ側の貿易黒字が拡大したと評価できるが、注意を要する点もある。まず家電製品は製品需要に対応したプロダクトサイクルが短くなっており、貿易の動向にそれがすぐ反映される。2005~06年にFTAを活用してインド向け輸出が増加したカラーテレビや同ブラウン管は、その後輸出が激減することになった。これは主流製品が薄型テレビに移行して、タイ工場におけるブラウン管テレビの生産を取りやめることになったためである。またエアコンは確かにインド向けの輸出額が増加しているが、タイのエアコン輸出額全体の約2%を占めるにすぎず、インドのエアコン輸入でも、タイからの輸入割合が高まっているわけではない。インドではエアコンの高級機種より、低価格機種の需要が依然として高いことが推測される。

タイの対インド貿易でEH82品目以外の輸出入額を比較すると、2006年まではタイ側の入超であるが、2007年以降はやはり出超に転じており、タイ・インドFTAの効果とは関係なくインド向けの輸出が増加していることがわかる(図4)。この原因として、前述の通りインドが工業製品の一般関税を10%まで引き下げていることがあげられる。またインドは2003年以降の5年間で年平均8.8%の

経済成長を遂げており、中間財や資本財の需要が急速に拡大していることも考えられよう。事実、タイとの貿易に限らず、インドの対世界の貿易収支はますます赤字が拡大している。

5. 日本・タイFTA

日本・タイFTAが発効した2007年11月の前後である2006年と2008年を比較すると、二国間の貿易額は増加した。ただし日本の輸出額全体に占めるタイの割合は3.54%から3.77%に微増しているものの、タイからの輸入は2.92%から2.73%に減少している^(注17)。タイ側の統計でも貿易額は増加したが、日本の割合は輸出入とも減少した^(注18)。一方で貿易額に占めるFTAの利用率をみると、2008年のタイの日本向け輸出では22.4%であり、さらに対象をFTA適用品目に限ると64.1%に達している。これに対して日本からの輸入の利用率は6.8%に過ぎない^(注19)。日本は工業製品を中心に関税をすでに撤廃している品目が多いなかで、タイの日本向け輸出のFTA利用率はかなり高い。逆にタイの日本からの輸入では、FTA適用品目はより多いにもかかわらず、FTA利用率は極めて低くなっている。

5.1 タイの日本向け輸出

FTAの関税削減効果により日本向け輸出が増加している品目は、タイ側が交渉で重点をおいていた農水産物・同加工品に多く、鶏肉調製品、冷凍エビ、エビ調製品、豚肉調製品などである。これ

表6 日本国別輸入統計 (単位：輸入額=100万円, 割合=%, 単価=円/kg)

①鶏肉調製品 (HS コード 160232290)

	2006年				2007年				2008年				2009年			
	t	輸入額	割合	単価												
中国	194,950	74,089	56.0	380.0	200,257	79,629	58.0	397.6	128,115	53,738	39.6	419.4	135,677	52,484	40.7	386.8
タイ	148,274	52,268	43.3	386.2	142,528	56,886	41.5	399.1	179,639	80,804	59.6	449.8	175,466	75,437	58.5	429.9
その他	1,747	1,024	0.8		1,362	700	0.5		2,703	1,125	0.8		2,692	984	0.8	
合計	344,971	132,381	100.0	383.7	344,147	137,215	100.0	398.7	310,457	135,667	100.0	437.0	313,835	128,905	100.0	410.7

②冷凍エビ (HS コード 030613000)

	2006年				2007年				2008年				2009年			
	t	輸入額	割合	単価	t	輸入額	割合	単価	t	輸入額	割合	単価	t	輸入額	割合	単価
タイ	20,097	18,204	8.0	905.8	26,380	22,361	10.9	847.6	24,957	20,286	11.2	812.9	32,081	22,535	13.9	702.4
ベトナム	51,129	52,108	22.9	1,019.1	40,027	42,366	20.7	1,058.5	42,167	38,509	21.2	913.2	39,890	33,863	20.9	848.9
インドネシア	43,665	46,018	20.2	1,053.9	37,080	40,914	20.0	1,103.4	37,421	36,609	20.1	978.3	34,799	30,721	19.0	882.8
インド	28,546	26,069	11.5	913.2	27,025	25,403	12.4	940.0	24,007	20,373	11.2	848.6	24,322	18,202	11.2	748.4
中国	22,810	18,467	8.1	809.6	23,977	17,412	8.5	726.2	16,790	12,489	6.9	743.8	14,881	9,818	6.1	659.8
その他	63,702	66,466	29.2		52,754	56,267	27.5		51,284	53,602	29.5		51,600	46,813	28.9	
合計	229,948	227,331	100.0	988.6	207,243	204,723	100.0	987.8	196,626	181,868	100.0	924.9	197,574	161,952	100.0	819.7

③エビ調製品 (すしエビ, むきエビなど) (HS コード 160520011)

	2006年				2007年				2008年				2009年			
	t	輸入額	割合	単価												
中国	1,807	1,957	8.6	1,082.7	3,347	3,670	16.9	1,096.5	2,950	3,043	13.3	1,031.6	2,609	2,536	11.4	972.0
ベトナム	5,094	7,170	31.5	1,407.4	3,631	5,014	23.1	1,380.9	3,505	4,292	18.8	1,224.3	2,903	3,101	14.0	1,068.1
タイ	9,564	11,932	52.4	1,247.6	9,132	11,356	52.3	1,243.6	11,196	13,468	59.0	1,203.0	13,109	14,395	65.0	1,098.1
インドネシア	779	1,004	4.4	1,288.6	734	878	4.0	1,196.3	1,187	1,310	5.7	1,103.5	1,506	1,534	6.9	1,018.6
その他	1,025	705	3.1		1,049	791	3.6		840	698	3.1		777	583	2.6	
合計	18,269	22,766	100.0	1,246.2	17,893	21,709	100.0	1,213.3	19,678	22,811	100.0	1,159.2	20,904	22,149	100.0	1,059.6

④エビ調製品 (エビフライなど) (HS コード 160520029)

	2006年				2007年				2008年				2009年			
	t	輸入額	割合	単価												
中国	11,852	9,085	23.9	766.6	11,074	8,386	22.5	757.3	8,257	5,757	18.3	697.2	5,967	4,323	15.7	724.4
ベトナム	8,802	7,071	18.6	803.3	9,082	7,503	20.1	826.1	8,924	6,458	20.6	723.6	9,841	6,609	23.9	671.5
タイ	21,613	14,796	39.0	684.6	20,831	14,456	38.8	694.0	20,900	14,085	44.8	673.9	20,650	12,845	46.5	622.0
インドネシア	7,437	6,131	16.1	824.4	6,788	5,910	15.9	870.7	5,688	4,411	14.0	775.5	4,412	3,160	11.4	716.2
その他	312	891	2.3		388	1,006	2.7		262	697	2.2		276	675	2.4	
合計	50,016	37,974	100.0	759.2	48,162	37,261	100.0	773.7	44,031	31,408	100.0	713.3	41,147	27,611	100.0	671.0

⑤豚肉もも調製品 (ハム・ベーコンなど) (HS コード 160241090)

	2006年				2007年				2008年				2009年			
	t	輸入額	割合	単価	t	輸入額	割合	単価	t	輸入額	割合	単価	t	輸入額	割合	単価
中国	2,479	1,151	82.9	464.2	3,412	1,886	89.1	552.6	1,252	621	69.3	496.2	969	350	42.8	361.0
タイ	227	137	9.9	603.5	127	69	3.2	543.0	225	141	15.7	624.8	353	268	32.7	758.1
米国	334	98	7.0	292.0	520	157	7.4	302.2	391	132	14.7	338.4	662	196	23.9	295.4
その他	2	2	0.2		5	4	0.2		4	2	0.3		11	5	0.6	
合計	3,042	1,388	100.0	456.2	4,064	2,116	100.0	520.6	1,872	897	100.0	478.9	1,995	818	100.0	409.9

⑥豚肉その他調製品 (ハム・ベーコンなど) (HS コード 160249290)

	2006年				2007年				2008年				2009年			
	t	輸入額	割合	単価												
中国	53,327	20,753	69.1	389.2	53,048	21,599	64.8	407.2	27,956	12,120	47.5	433.5	23,879	9,771	47.5	409.2
タイ	4,066	2,225	7.4	547.1	3,598	2,145	6.4	596.1	5,121	3,184	12.5	621.8	4,390	2,549	12.4	580.7
デンマーク	4,298	1,618	5.4	376.4	3,619	1,515	4.5	418.7	4,120	1,894	7.4	459.8	3,362	1,668	8.1	496.3
米国	16,794	5,146	17.1	306.4	24,810	7,752	23.3	312.5	25,140	8,073	31.6	321.1	24,372	6,284	30.6	257.8
その他	780	289	1.0		931	323	1.0		821	257	1.0		385	283	1.4	
合計	79,264	30,030	100.0	456.2	86,005	33,334	100.0	387.6	63,158	25,529	100.0	404.2	56,388	20,555	100.0	364.5

(出所) 財務省貿易統計より筆者作成

ら製品について、日本側国別輸入統計で確認しておこう。鶏肉調製品では、2007年まで中国からの輸入が第1位(2007年は58.0%)で、タイは第2位(同41.5%)であったが、2008年に順位が入れ替わり、2009年はタイが58.5%、中国が40.7%となった(表6①)。タイからの輸入税率が一般税率の6%から毎年0.5%ずつ下がり、5年目に3%となるため、中国製品に比べて価格面で優位となっている。ただし2008年は中国国内で食品の安全問題が発生し、日本向け輸出が落ち込んだことにも注意する必要がある。なお冷凍鶏肉(骨なし)のFTA税率も段階的に削減されているが、鳥インフルエンザ問題が発生して以降、中国およびタイからの輸入は停止しており、ブラジル産が主に輸入されている。

冷凍エビ(ブラックタイガーなど)の輸入上位5カ国は、多い順にベトナム、インドネシア、インド、タイ、中国である。2006年以降の輸入額は各国とも減少しているが、タイのみが増加し、2009年にインドを抜いて第3位の輸入国となった(表6②)。2007年11月にタイからの輸入関税を撤廃した影響もあると思われるが、一般税率との差は1%にすぎず、価格に及ぼす影響はわずかであろう。インドネシアとのFTAは2008年7月、ベトナムとは2009年10月に発効しているが、それらの影響は現れていない。

タイとのFTAの効果がより明らかなのは、付加価値を高めたエビ調製品である。すしエビ、むきエビなどでは、第1位の輸入国であるタイの割合が2007年の52.3%から2009年の65.0%へ上昇する一方で、第2位のベトナムは同期間に23.1%から14.0%へ低下した(表6③)。これは4.8%の一般税率がタイ産には撤廃されたためであろう。単価に着目すると、タイ産が1,244円から1,098円に低下しているが、ベトナム産は1,381円から1,068円へ下落率がより高い。タイ産の価格低下の影響が、ベトナム産へも波及したと考えられる。エビ

フライなどでも、全体の輸入額が2007年以降減少しているなかで、タイの割合は38.8%から46.5%に増加しており、5.3%の一般税率が撤廃された効果が現れている(表6④)。なおベトナムの割合も20.1%から23.9%へ上昇しており、2009年10月にFTAが発効したためと思われる。

豚肉調製品(ハムなど)では、もも調製品およびその他調製品について、タイからの輸入は関税割当1,200tが与えられ、割当枠内では一般税率20%が16%に引き下げられた。タイの割合はもも調製品で2007年の3.2%から2009年の32.7%へ、その他調製品で6.4%から12.4%へ上昇している(表6⑤⑥)。逆に中国の輸入割合が低下しているが、これは鶏肉と同様に中国国内で食品の安全問題が発生した点に注意する必要がある。タイからの輸入量(2009年)をみると、もも調製品353t、その他調製品4,390万tに達しており、関税割当をほぼ全て使っている。また単価はタイ産が中国産をかなり上回っており、付加価値の高い製品をFTAで輸入していると推測される。

タイの農水産物の中には日本向け上位輸出品目であるにもかかわらず、日本側が当該製品を保護しているため、FTA交渉の対象とならなかった品目がある。甘しょ糖(粗糖)とマニオカ(キャッサバ)でん粉は、タイが日本の第1位の輸入国であるが、ともに5年目に再交渉となった。またツナ缶は一般税率9.6%がFTAにより段階的に引き下げられ、5年目に撤廃することが決まったが、原産地規則により原料のまぐろをタイおよびインド洋マグロ類委員会(IOTC)加盟国船籍の船で捕獲しなければならない。タイのまぐろの大部分はこれら以外の国の船で捕獲されており、FTAによる関税削減が適用されていない。その他、生鮮パイナップルに無税枠が設定されたが、タイでは生産していない900g未満に限定されている。

表7 タイ国別輸入統計 (単位：割合=%, 輸入額=100万ドル)

①熱延鋼板ぶりき用原板 (TMBP)

	2007年			2008年			2009年		
	t	割合	輸入額	t	割合	輸入額	t	割合	輸入額
日本	148,028	90.9	80.5	174,978	91.7	139.7	181,600	99.9	139.7
中国	14,703	9.0	9.4	9,201	4.8	7.3	0	0.0	7.3
その他	186	0.0	0.0	6,732	3.5	5.5	182	0.1	5.5
合計	162,917	100.0	89.9	190,911	100.0	152.5	181,782	100.0	152.5

(注) HSコード 72083900011, 72083900012, 72083800011, 72083700011 の合計。

②熱延鋼板酸洗鋼板

	2007年			2008年			2009年		
	t	割合	輸入額	t	割合	輸入額	t	割合	輸入額
日本	668,247	88.1	433.7	841,423	87.1	686.0	418,192	84.3	328.8
韓国	85,530	11.3	54.0	108,793	11.3	86.0	71,180	14.3	45.4
台湾	4,287	0.6	2.8	4,304	0.4	4.0	3,883	0.8	2.7
中国	144	0.0	0.2	10,866	1.1	9.6	2,465	0.5	1.6
その他	191	0.0	0.2	252	0.0	0.3	462	0.1	1.0
合計	758,398	100.0	490.9	965,639	100.0	785.9	496,182	100.0	379.5

(注) HSコード 720825, 720826, 720827 の合計。

③熱延鋼板リロール用極低炭素鋼

	2007年			2008年			2009年		
	t	割合	輸入額	t	割合	輸入額	t	割合	輸入額
日本	176,261	87.1	94.3	147,888	76.4	120.0	83,506	100.0	39.6
韓国	26,179	12.9	15.2	45,809	23.6	35.0	0	0.0	0.0
合計	202,440	100.0	109.5	193,696	100.0	155.0	83,506	100.0	39.6

(注) HSコード 72083900021, 72083800021, 72083800031, 72083700021 の合計。

④熱延鋼板自動車向けリロール鋼

	2007年			2008年			2009年		
	t	割合	輸入額	t	割合	輸入額	t	割合	輸入額
日本	730,285	69.2	387.0	617,404	71.8	485.7	228,509	60.8	143.9
韓国	69,641	6.6	38.8	36,485	4.2	33.4	30,175	8.0	15.9
オーストラリア	211,589	20.1	119.3	161,955	18.8	151.5	116,631	31.0	60.9
中国	42,396	4.0	22.9	44,431	5.2	43.3	496	0.1	0.2
その他	784	0.0	0.3	0	0.0	0.0	47	0.0	0.0
合計	1,054,695	100.0	568.3	860,275	100.0	713.8	375,858	100.0	220.9

(注) HSコード 72083700022, 23, 72083800022, 23, 32, 33, 72083900022, 23, 32 の合計。

⑤ギアボックス・同部品 (HSコード 870840)

	2006年		2007年		2008年		2009年	
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合
日本	181.1	52.1	349.6	69.4	676.3	70.7	561.6	65.7
フィリピン	99.7	28.7	92.9	18.4	168.0	17.6	119.0	13.9
インドネシア	12.9	3.7	7.9	1.6	54.7	5.7	78.3	9.2
インド	40.3	11.6	32.9	6.5	33.6	3.5	63.9	7.5
その他	13.9	4.0	20.8	4.1	24.5	2.6	32.2	3.8
合計	347.9	100.0	504.1	100.0	957.1	100.0	855.1	100.0

⑥大型乗用車 (HSコード 870324)

	2006年		2007年		2008年		2009年	
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合
日本	9,984	22.7	11,198	44.6	31,317	59.4	35,472	51.3
ドイツ	21,849	49.7	6,060	24.1	11,805	22.4	10,250	14.8
米国	3,973	9.0	4,092	16.3	5,318	10.1	10,421	15.1
イギリス	3,972	9.0	1,391	5.5	1,449	2.7	6,280	9.1
イタリア	2,955	6.7	1,374	5.5	870	1.6	4,700	6.8
その他	1,212	2.8	1,016	4.0	1,971	3.7	2,058	3.0
合計	43,945	100.0	25,132	100.0	52,728	100.0	69,181	100.0

(出所) タイ商務省貿易統計より筆者作成

5.2 日本のタイ向け輸出

日本側が交渉で重点をおいていた鉄鋼、自動車製品について、FTAの関税削減効果によりタイ向け輸出が増加しているかどうかをタイ側国別輸入統計で確認する。鉄鋼製品では最も多い輸出品種である熱延鋼板に関して、タイに生産設備がない品目は関税の即時撤廃、タイで供給できない（需要者の品質基準に達しない）品目は無税枠の導入が決まった。

前者で無税となった品目は、炭素0.6%以上、板幅1,550mm超、ぶりき用原板（TMBP）などであるが、最初の2つの輸入量はわずかである。TMBPは日本からの輸入が9割を占め、一般税率が1%であり、FTAの影響はほとんどない（表7①）。後者の品目は、酸洗鋼板、リロール用極低炭素鋼、自動車向けリロール鋼で、一般税率は5%であるが、初年度はそれぞれ44万t、23万t、28万tの無税枠が設定された。酸洗鋼板は、2008年の日本からの輸入量が84万t（全輸入量の87%）に達している（表7②）。またリロール用極低炭素鋼、自動車向けリロール鋼は、同年に日本からそれぞれ15万t（同76%）、62万t（同72%）を輸入して、とくに自動車用は無税枠を大幅に上回った（表7③④）。FTAのメリットは他の輸入国と比べた価格面の優位性というよりも、需要者の生産コストの低下に現れている。

熱延鋼板についてタイ向け輸出が多い溶融亜鉛めっき鋼板、冷延鋼板は、日本・タイFTAで初年度の関税がそれぞれ7%、6%、2年目以降はともに5%、9年目に2.5%に下がり、10年後に撤廃となった。しかし一般税率が発効時点で5%となり、初年度は税率の逆転現象が起きている。鉄鋼製品ではこのように一般税率と変わらない品目が多く、手続きコストのかかるFTAは利用されていない。

自動車製品は両国間の主張の隔たりが大きく、交渉が最後までもつれて、完成度の低い合意内容

にとどまっている。自動車部品については、関税20%超の品目は発効時に20%に引き下げ、2011年に関税を撤廃し、エンジン・同部品だけは関税撤廃を2013年に延ばすことが決まった。また完成車は3,000cc超の大型車が、関税80%から毎年5%ずつ引き下げて4年目に60%とし、3,000cc以下は再協議となった。

エンジン・同部品は発効時点の一般税率が10%であり、税率の逆転現象が起きているためFTAを利用するメリットはない。タイ向け輸出額が大きくFTAにより関税が削減された品目は、ギアボックス・同部品、ブレーキ・同部品などで、一般税率は30%であるが、FTAでは20%となった。ギアボックス・同部品について、タイ側輸入統計で確認しておこう。日本からの輸入額は、確かに2007年の3億4,960万ドルから2008年の6億7,630万ドルへ増加しているが、他の輸入国もおもに日系企業が当該国でギアボックスを集中生産し、ASEAN域内あるいはタイ・インドFTAを利用して無税で輸入している（表7⑤）。即ちフィリピン、インドではピックアップトラック用、インドネシアでは乗用車用、日本では両方のギアボックスを生産して、タイにある日系企業の自動車組立拠点が調達している。FTAを活用した日系企業による域内生産ネットワークが構築されているといえよう。

大型車は日本からの輸入額が、2006年の998万ドル（全輸入量の22.7%）から2008年は3,131万ドル（同59.4%）へ増加した（表7⑥）。同期間のドイツからの輸入割合は、49.7%から22.4%へ低下している。ただし2008年の日本のタイ向け乗用車の全輸出台数は2,396台にすぎず^(注20)、同年のタイの国内乗用車販売台数が約24万台であることから^(注21)、タイ国内で生産されていない大型車の輸入が乗用車の全販売台数に占める割合は小さい。

タイの日本からの輸入においてFTAの利用率が極めて低い原因として、次のようなことが考え

られる。まずFTA交渉に長い年月を要したため、一般税率が先に下がる逆転現象が生じ、FTAを利用するメリットがない品目が少なからずある。FTA税率が一般税率より低い場合でも、その差が小さい場合は、FTAを利用するために必要な原産地証明書の取得や申請手続きなどのコストが上回ることがある。また証明書発給手数料が日本では1件2,000円に加えて、1品目ごとに500円加算されるが、タイの30パーツ（約85円）に比べて極めて高い。日本の中小企業の中には、FTAの情報を把握していない、あるいは申請に必要な書類の作成に不慣れなところもある。大企業ではタイ投資委員会の輸入税免除の恩典や関税局の税還付などの制度をすでに利用しているところも多く、FTAの利用に繋がっていない面もある。

6. まとめ

日本とメキシコ、チリ、タイとのFTAでは、発効前後の当該国の全輸出・輸入額に占める割合を比べると、日本からの輸出はおおむね増加しているが、輸入は横ばいか若干減少していた。このなかでは、メキシコ、チリ向け輸出が自動車を中心に増加し、FTAの関税削減効果が顕著に現れている。タイからの輸入では、農水産品などの有税品目が2割程度と少ないため効果がみえにくいですが、FTAの利用率から判断すると、FTA対象製品の輸入は拡大した。メキシコからの農水産品の輸入も同様に拡大している。

FTA対象製品の国別輸入統計を考察したところ、メキシコおよびチリの自動車市場では日本からの輸入車が価格面で不利な状況におかれていたが、FTA発効後は日本からの自動車輸入が増加しており、メキシコでは欧米車、チリでは韓国車と対等に競争できる環境が整った。メキシコやチリはFTAの先進国であり、日本はFTA未締結によ

る経済的な不利益を解消するために、両国と早期にFTA交渉を進め、締結の効果が現れたといえよう。同様のことは、中国がASEANとFTAを締結したため、日本がASEAN諸国とFTAの締結を急いだこと、日本・タイFTAによりタイからのエビ調製品輸入が無税となったため、競合国であるベトナムが日本とFTAを締結したことなどにもあてはまる。

WTOのドーハラウンドが進展していないため、各国は競って経済的な不利益を解消しようと個別のFTAを締結しており、弊害も生じている。即ち同一の品目でも、協定ごとに関税の削減割合、原産地規則が異なっており、各国の実行関税率表は極めて複雑な構造となった。とくに輸入国が保護したいセンシティブ品目では、数年間にわたって税率が据え置かれたり、段階的に徐々に下がる品目が多く、またこれらが協定ごとに異なるため、FTAの利用を考えている企業にとっては長期的な調達、生産計画を立てづらくなっている。この状況を克服するためには、東アジアなどの広域FTAを締結して、関税率表や原産地規則の簡素化を図る必要がある。しかし各国がセンシティブ品目の扱いに固執するかぎり、実現は難しい。

日本のFTA交渉において焦点となった製品の貿易額が、意図した通りの結果を生み出しているかについて、日本のメキシコ、チリ向け自動車輸出は前述の通り、ほぼ期待した結果となった。メキシコの日本向け農産物輸出も、日本側の市場開放度合いが低いとはいえ、ほぼ見込み通りであろう。しかし日本のタイ向け輸出で焦点となった鉄鋼、自動車部品については、交渉に長い期間を費やしたため、一般税率がFTA税率よりも低い逆転現象が生じている品目が少なくなく、中国や韓国など競合国と比べて数年間は税率が高い品目も多い。タイの日本向け農水産品の輸出でも、日本側の市場開放度が低いことに加えて、日本側が譲

歩したとみられたが、原産地規則や製品規格の適用により、実際には輸出が増加していない品目がある。日本・タイFTAの利用率が低い原因は、センシティブ品目の対応に政治的な決断が下されず、完成度の低い合意内容にとどまったためであろう。

タイは早期にオーストラリアおよびインドとFTAを締結したため、日系企業のなかには日本からの直接輸出を減らして、タイ拠点からの輸出に切り替えている企業がある。タイからオーストラリア向けの自動車輸出、タイからインド向けの化学品、家電製品の輸出は、これらFTAの関税削減効果が現れて増加した。タイがFTAのハブ国となったため、日本がFTA未締結の国々との間で、このようなFTAの活用方法が生まれたのである。自動車や電機の部品などでも、日系企業によりFTAを活用した域内生産ネットワークが構築されている。2010年にはASEANとオーストラリアおよびインドとの間でFTAが発効するため、今後はASEANの他国に生産拠点が再配置されることも考えられよう。日系企業の最適地生産戦略を後押しするためにも、東アジア広域FTAの早期締結が望まれる。

注

- (注1, 注2, 注7, 注17) 財務省貿易統計より筆者計算。
 (注3, 注4, 注5, 注6) メキシコ自動車工業会 (AMIA) 資料より。
 (注8) チリ自動車業者協会 (ANAC) 資料より。
 (注9) タイ商務省貿易統計, オーストラリア外務貿易省貿易統計より筆者計算。
 (注10, 注16, 注19) タイ商務省外国貿易局資料より。
 (注11, 注12) オーストラリア政府イノベーション・産業・科学研究省自動車統計より。
 (注13, 注21) タイ自動車振興機構 (TAI) 資料より。

(注14, 注20) 日本自動車工業会 (JAMA) 資料より。

(注15) タイ商務省貿易統計, インド商工省貿易統計より筆者計算。

(注18) タイ商務省貿易統計より筆者計算。

参考文献

- 石川城太・菊池徹・椋寛編 (2007) 『国際経済学をつかむ』有斐閣
 浦田秀次郎・石川幸一・水野亮編 (2007) 『FTAガイドブック2007』日本貿易振興機構
 椎野幸平 (2009) 『インド経済の基礎知識 (第2版)』日本貿易振興機構
 柴田洋二 (2009) 「JTEPA(日タイ経済連携協定) 発効後1年を振り返る」(『貿易と関税』2009年3月号, 4月号) 日本関税協会
 中畑貴雄 (2010) 『メキシコ経済の基礎知識』日本貿易振興機構
 東茂樹編 (2007) 『FTAの政治経済学: アジア・ラテンアメリカ7カ国のFTA交渉』アジア経済研究所
 日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書』各年版
 日本貿易振興機構『通商弘報』
 タイ外務省東アジア局 (2008) *Kan Samnua le Weti Satharana JTEPA*(日本タイEPA1周年フォーラム) (タイ語)
 Somkiat Tangkitvanich and others(2008) *Reaping the Benefits of Free Trade Agreements*, Thailand Development Research Institute.(タイ語)