

I 調査研究事業

1. ASEAN・中国 FTA (ACFTA) の分野別の平均関税削減率と関税節約額調査事業結果

イ. 調査の目的

TPP や日中韓 FTA、RCEP(東アジア地域包括的経済連携)などのアジアを取り込むメガ FTA の動きが活発化している。TPP や日中韓 FTA は 2014 年の合意を目指しているものの、交渉の行方にはまだまだ越えなければならない障害が待ち構えている。こうした環境の中で、ASEAN と中国との貿易は拡大している。

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。本報告書は、中国、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムらの ACFTA/AFTA 加盟 5 カ国における相互の貿易の流れを分析することにより、ACFTA/AFTA の発効の影響が現れているかどうかを探っている。

また、平成 25 年度においては、ACFTA だけでなく AFTA の平均関税率や関税削減率も計算し、平均関税率の低下により関税額がどれだけ節約できたのかを品目別に算出している。さらに、中国、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム 5 カ国の国別・品目別の輸入単価が FTA 活用でどれだけ変化し、競争力を高めるのかも求めている。

本報告書で展開している ACFTA や AFTA の平均関税率や関税削減率などの関税削減効果、あるいは輸入単価分析を国別・品目別に知ることができれば、日本企業は ACFTA/AFTA はもちろんのこと、AJCEP(日アセアン包括的経済連携)などの他の EPA/ FTA をより効果的に活用することが可能になる。

ロ. 調査結果の概要

1. 中国を上回る ASEAN の関税削減額

2013 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 46 億ドル(2012 年は 45 億ドル)であった。一方、中国の 2012 年における ASEAN10 カ国からの輸入総額は 1,871 億ドル(1,925 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(関税削減額÷輸入額)は、2.4%(46 億ドル÷1,871 億ドル)ということになる(2012 年は 2.3%)。

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(2012 年は 11 億ドル)で、関税削減率は 4.3%(4.3%)であった。マレーシアは 11 億ドル(9 億ドル)で 3.6%(3.7%)、タイは 19 億ドル(15 億ドル)で 5.1%(4.8%)となり、いずれも中国よりも ACFTA を用いた輸入額削減率は高かった。しかし、インドネシア、マレーシア、タイよりも関税削減スケジュールが遅れるベトナムにおいては、その関税削減額は 5

億ドル(3億ドル)にすぎず、削減率は2.2%(1.4%)にとどまった。

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、マレーシア、タイのASEAN3カ国の方が中国よりも大きいことが検証された。ベトナムにおいても、2012年の関税削減率は中国よりも0.9%低かったが、2013年にはそれが0.2%に縮まっている。

ここで計算されている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。この割合を高くするには、ACFTA税額をできるだけ小さくする必要がある。このためには、当たり前のことだが、ACFTA税率を低くしなければならない。つまり、インドネシア、マレーシア、タイの関税削減率が中国よりも高いということは、これら3カ国は中国よりも両税率の格差(MFN税率-ACFTA税率)を広げるように、ACFTA税率を削減したということだ。

しかも、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムのASEAN4カ国における関税削減額の合計は48億ドル(2012年は39億ドル)に達する。したがって、関税削減率という割合の面だけでなく、ACFTA4カ国の関税削減額(輸入節約額)はその絶対額でも中国の46億ドル(45億ドル)を上回っている。

2. AFTAの関税削減効果が最も高いタイ

2013年のインドネシアの他のASEAN9カ国に対する「MFN税額からAFTA税額を差し引いた関税削減額」は24.5億ドル(2013年のインドネシアの中国に対するACFTA関税削減額は12.7億ドル)であった。一方、インドネシアの2013年における他のASEAN9カ国からの輸入総額は520億ドル(インドネシアの中国からの輸入額は294億ドル)であった。したがって、AFTAを活用した場合のインドネシアのASEAN9カ国からの関税削減率は、4.7%(24.5億ドル÷520億ドル)ということになる(ACFTAの関税削減率は4.3%)。

同様に、マレーシアの他のASEAN9からの輸入に対する関税削減額は21億ドル(ACFTAでは11億ドル)で、関税削減率は3.8%(ACFTAでは3.6%)であった。タイは24億ドル(19億ドル)で6.6%(5.1%)、ベトナムは11億ドル(5億ドル)で5.4%(2.2%)であった。

したがって、AFTA4カ国のAFTAを活用した時の関税削減額は、タイを除いて、いずれもACFTAを活用した場合の関税削減額の2倍になる。なぜ、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、インドネシアとマレーシアでは、他のASEANからの輸入の方が中国からの輸入の1.8倍に達するからである。

しかし、タイにおいては、ASEANと中国からの輸入はほぼ同じ金額であるし、ベトナムに至っては、中国からの輸入の方がASEANからの輸入を上回っている。すなわち、両国ともACFTA税率よりもAFTA税率の方を低くし、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、AFTA4 カ国において、関税削減率が最も高かったのはタイで、次にベトナム、インドネシア、マレーシアの順になる。最も高いタイと最も低いマレーシアとの関税削減率の差は 2.8%(6.6%−3.8%)に達するので、AFTA を用いて 100 万円を輸入した時は、タイではマレーシアよりも全品目平均で 2.8 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、インドネシアやマレーシアで 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。

インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムの 4 カ国のいずれも AFTA における関税削減率の方が ACFTA よりも高い。その差を見てみると、インドネシアとマレーシアにおいては、それぞれ 0.4%と 0.2%しか AFTA の関税削減率が ACFTA を上回っているにすぎない。しかし、タイでは 1.5%、ベトナムに至っては 3.2%の差が生じている。

すなわち、タイとベトナムでは、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、インドネシアとマレーシアでは ACFTA と AFTA を利用した場合の関税削減効果には大差がないことになる。

3. 3,811 ドルも高い中国での日本の乗用車関税

中国のマレーシアからの乗用自動車の輸入単価は 38,286 ドルで、MFN 税率は 25%であった。したがって、MFN 税率の税込輸入単価は 47,858 ドルとなる(38,286 ドル×1.25)。マレーシアは中国と ACFTA を結んでいるので、ACFTA 税率は約 15%である。ACFTA 税率の税込輸入単価は 44,047 ドルとなる(38,286×1.15046)。この結果、輸入単価の削減額は 3,811 ドル(47,858 ドル−44,047 ドル)、輸入単価の削減率(3,811 ドル÷38,286 ドル)は約 10%となる。

中国の日本からの乗用自動車の輸入単価は 30,862 ドルで、MFN 税率は 25%であった。したがって、MFN 税率の税込輸入単価は 38,577 ドルとなる。中国と日本とは EPA/FTA を結んでいないため、活用する FTA 税率の税込輸入単価は 38,577 ドルと MFN 税率の税込輸入単価と同じである。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 EPA 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、マレーシアよりも 1 台当たり 3,811 ドルの関税削減額分だけ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輸入単価は 42,057 ドルで、MFN と FTA 活用の税込輸入単価は 52,571 ドルとなる。同様に、ドイツからの輸入単価は 52,793 ドルで、MFN と FTA 活用の税込輸入単価は 65,992 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、ともに 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 19,118 ドルであった。中国の韓国への MFN 税率は 25% であるが、FTA 税率はアジア太平洋貿易協定(前バンコク協定)の活用により、約 23% にやや低下する。このため、MFN 税率の税込輸入単価は 23,898 ドルで、FTA 活用の税込輸入単価は 23,526 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 372 ドルで、輸入単価削減率は 1.9% である。

つまり、中国市場においては、米国からの輸入もドイツからの乗用自動車の輸入も日本と同様に EPA/FTA を活用できない。このため、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、韓国はアジア太平洋貿易協定により輸入単価を 1 台当たり 372 ドル節約でき、FTA 活用による競争力を約 2% 上昇させる。これは中国のインドからの乗用自動車の輸入においても同様にアジア太平洋協定を活用できるので、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。

もしも、将来において、日中韓 FTA が発効すれば、日本と韓国は乗用自動車の中国市場において、現在よりも一段と米独との輸入単価における競争力で優位に立つことになる。

一方、タイのマレーシアからの乗用自動車の輸入単価は 14,930 ドルで、MFN 税率は約 70% であった。したがって、MFN 税率の税込輸入単価は 25,402 ドルとなる。タイはマレーシアとは AFTA を結んでいるので、AFTA 税率は 0% である。AFTA 税率の税込輸入単価は 14,930 ドルとなり、元々の輸入単価と変わらない。この結果、輸入単価の削減額は 10,472 ドル、輸入単価の削減率は 70% となる。

タイの日本からの乗用自動車の輸入においては、日本 ASEAN EPA(AJCEP)か日タイ EPA を活用できる。このため、2013 年時点においては、MFN 税率の約 70% から AJCEP/EPA の活用で約 50% に関税が減少する。タイの日本からの乗用自動車の輸入単価である 18,492 ドルは、MFN 税率の税込輸入単価で 31,461 ドル、AJCEP/EPA 活用の税込輸入単価で 27,677 ドルに上昇する。輸入単価削減額は 3,784 ドル、輸入単価削減率は約 20% であった。日本はタイとの貿易で EPA を活用できるが、ACFTA よりも関税削減率が低いため、マレーシアよりも乗用自動車 1 台当たりの輸入単価削減額で 6,688 ドルも EPA/FTA 効果が低いことになる。