

ASEAN - 中国 FTA の ASEAN ～ 主要産業への影響

石川 幸一 *koichi Ishikawa*

亜細亜大学アジア研究所 教授

(財) 国際貿易投資研究所 客員研究員

ASEAN と中国の FTA (ACFTA) による関税引き下げが 2005 年 7 月に始まった。2010 年には人口 18 億 5000 万人、GDP 2 兆ドルの自由貿易地域が実現する。ASEAN と中国の貿易は、2001 年以降急速に拡大しており、相互依存が深まりつつある。電気機械と一般機械が両国・地域間の貿易の主力製品であり、特に集積回路、コンピューター・関連機器およびその部品の相互の取引が拡大しており、補完関係が進展している。一方で、輸送機器や家電製品などセンシティブ品目に指定された重要な製造業品も多い。

本稿では、ACFTA の農業を含む主要産業の取扱いおよび日系企業の主要な進出分野である輸送機器と電気機械への影響を分析している。

1. 主要産業の取扱い

(1) 農産品 米を除外

中国及びシンガポールを含めた ASEAN が多くの農産品（食品を含む）をセンシティブ品目、高度センシティブ品目に指定している。中国と ASEAN6 は、HS6 桁で 400 品目が

つ 2001 年の輸入額の 10% を上限としてセンシティブ・トラック品目を指定できる。このうち、品目数の 40% 以内あるいは 100 品目以内で高度センシティブ・リストを指定できる。センシティブ・リスト品目は、2012 年 1 月 1 日までに関税率を 20% 以下、2018 年 1 月 1 日までに 0 - 5% に引き下げねばならない。高度セン

シティブ・リスト品目は、2015年1月1日までに関税率を50%以下に引き下げねばならない。

中国とASEAN5についてみると、農産品輸出国であるタイが最も多い59品目を指定しており、中国が42品目を指定している。シンガポールは、センシティブ品目にサムスー(薬用酒)高度センシティブ品目にビールと合計2品目を指定している。シンガポールを除く、各国が共通して高度センシティブ品目に指定しているのは米である。米は、ラオスがセンシティブ品目、ミャンマーがセンシティブ品目と高度センシティブ品目に指定している。

たばこは、フィリピンをシンガポ

ール、フィリピンを除く各国がセンシティブ品目あるいは高度センシティブ品目に指定している。とうもろこし、大豆、大豆油、家きん、砂糖(甘しや糖、てんさい糖)などもセンシティブ・トラックに指定している国が多い。

中国は、穀物、植物油、コーヒー・茶、野菜、熱帯果実を中心に指定し、タイは野菜が多く、ほかに果実、植物油、乳製品、コーヒー・茶などが指定されている。マレーシアは家きん、乳製品、フィリピンは豚肉、家きん肉、野菜の指定が多い。インドネシアは大豆、大豆油のほか唯一エビを指定している。

表1 農産品・食品のセンシティブ品目 (HS6 桁品目数)

中国 【16品目】	(内訳) コーヒー(3)、ペッパー(2)、小麦(2)、砕米(1)、 米の引き割り穀物(1)、パイナップル(1)、龍眼(1)、 パイナップル果汁(1)、ココナッツ果汁(1)、たばこ(3)
インドネシア 【11品目】	(内訳) 丁子(1)、大豆油(2)、シュリンプ・ブロン(1)、酵母(3)、 肉・くず肉の粉(1)、飼料用植物くず(1)、たばこ(2)
フィリピン 【18品目】	(内訳) 七面鳥くず肉(1)、ねぎ(1)、レタス(2)、食用の根(1)、 きゅうり(1)、豆(2)、その他の野菜(4)、保存処理した野菜(1)、 果皮(1)、唐辛子属果実(1)、しょうが(1)、でん粉(2)
シンガポール 【1品目】	(内訳) サムスー(1)
タイ 【8品目】	(内訳) 小麦粉・メスリン粉(1)、調整肉(1)、調整したトマト(1)、 調整した果実(1)、果実・野菜ジュース(2)、飼料調整品(2)

(資料) ACFTA 物品貿易協定により作成

表2 農産品・食品の高度センシティブ品目（HS6 桁品目数）

中国 【26品目】	(内訳) とうもろこし(2)、米(3)、小麦粉・メスリン粉(1)、穀粉(2)、 引き割り穀物(3)、その他加工穀物(1)、大豆油(2)、パーム油(2)、 菜油・からし油(2)、甘しや糖・てん菜糖(4)、たばこ(4)
インドネシア 【12品目】	(内訳) とうもろこし(2)、米(4)、大豆(4)、エチルアルコール(2)
マレーシア 【22品目】	(内訳) 家きん(2)、家きんのくず肉(4)、ミルク・クリーム(3)、 鶏卵(1)、キャベツなど(1)、米(4)、たばこ(7)
フィリピン 【39品目】	(内訳) 豚(2)、家きん(2)、豚肉(6)、家きん肉(8)、ばれいしょ(1)、 たまねぎ(2)、キャベツなど(2)、にんじんなど(1)、調整野菜(1)、 キャッサバ(2)、とうもろこし(1)、米(4)、調整肉(3)、 甘しや糖・てん菜糖(4)
シンガポール 【1品目】	(内訳) ビール(1)
タイ 【51品目】	(内訳) ミルク・クリーム(4)、ばれいしょ(2)、たまねぎ・にんにく(2)、 乾燥野菜(2)、ココヤシの実(2)、乾燥果実(1)、コーヒー(5)、 茶(4)、とうがらし(2)、とうもろこし(1)、米(4)、大豆(1)、 コブラ(1)、採種用種(1)、大豆油(2)、パーム油(2)、 やし油など(4)、甘しや糖・てん菜糖(4)、コーヒー調製品(2)、 水(1)、大豆かす(1)、たばこ(3)

(資料) ACFTA 物品貿易協定により作成

タイのように農産品で強い競争力を持っている国が多く、農産品をセンシティブ・トラックに指定している。米はタイ、ミャンマーのような世界の主要生産国と輸出国がセンシティブ・トラックとしている(1)。米豪 FTA では、牛肉は 18 年かけて自由化することになっているが、強い競争力を持っている国がその農産品を FTA で例外としていることは、

農産品の取り扱いの難しさ、農業の経済における政治的な重要性を示している。

(2) 機械類 自動車をセンシティブ品目に指定

センシティブ・トラックの品目数(HS6 桁、以下同じ)は、輸送機械(HS87 類)が中国と ASEAN4(シンガポールは指定なし)を合計して

181 品目と最も多く、電気機械 (HS85 類) が 84 品目、一般機械 (HS84 類) が 83 品目である (表 3、表 4、表 5)。HS 分類では、冷蔵庫やエアコンなど一部の家電製品が一般機械に分類されるなど分かりにくい面があるので、一般的な分け方によりどのような商品がセンシティブ・トラックに指定されているのかをみたい。

1) 家電製品

カラーテレビは、中国 (高度センシティブ品目)、インドネシア (センシティブ品目) とマレーシア (センシティブ品目、41.6cm 超は高度センシティブ品目)、タイ (センシティブ品目) が指定している。冷蔵庫は、インドネシア、フィリピン、タイがセンシティブ品目に指定、洗濯機はフィリピンとタイがセンシティブ品目に指定している。タイは、ジュース、ランプ、瞬間湯沸かし器、アイロン、マイクロ波オーブン、電気釜、ラジカセなど多くの小物家電製品とその部品をセンシティブ品目に指定している。そのため、電気機械のセンシティブ・トラック数はタイが 48 品目と過半を占める (表 3、表

4)。

2) 自動車

乗用車 (完成車) は、中国、インドネシア、マレーシア、タイが高度センシティブ品目、フィリピンがセンシティブ品目に指定している。マレーシアは、乗用車の CKD をセンシティブ品目 (HS8 桁で 2 品目は HS) としている。トラックは、中国が 5t 以下のディーゼル車を高度センシティブ品目、その他のトラックをセンシティブ品目に指定し、インドネシアはダンプカーをセンシティブ品目、トラックを高度センシティブ品目に指定している。マレーシアは、完成車を高度センシティブ品目、CKD をセンシティブ品目 (一部は高度センシティブ品目) に指定、フィリピンはセンシティブ品目に指定しているが、タイは指定していない。

バスは、中国がディーゼル車を高度センシティブ品目、その他をセンシティブ品目に指定、インドネシアは高度センシティブ品目に指定、マレーシアは完成車、CKD とともにセンシティブ品目に指定、フィリピンはセンシティブ品目に指定しているが、

タイは指定していない。

自動車部品は、マレーシアを除く各国がセンシティブ品目に、タイが高度センシティブ品目に指定している。指定品目数が多いのはインドネシアとフィリピンである。エンジンは、中国、インドネシア、フィリピン（エンジン部品）がセンシティブ品目、タイ（部品も含む）は高度センシティブ品目に指定している。自動車用エアコンは、中国がセンシティブ品目に指定している。タイヤはインドネシアがセンシティブ品目に指定している。

3) オートバイなど

オートバイは中国を除き、各国がセンシティブ・トラックに指定している。インドネシアは、50cc以下のオートバイとオートバイ部品をセンシティブ品目、それ以外を高度センシティブ品目に指定している。マレーシアはオートバイをセンシティブ品目、スクーターとサイド・カーを高度センシティブ品目に指定し、フィリピンオートバイを高度センシティブ品目に部品をセンシティブ品目に指定し、タイはオートバイと同部

品を高度センシティブ品目に指定している。

4) その他の機械

道路走行用トラクター（トラック・トラクター）は、中国、インドネシア、マレーシアがセンシティブ品目に指定している。マレーシアは、クレーンなど建設機械 31 品目とフォークリフト、昇降機をセンシティブ品目に指定している。

(3) その他の産業

輸送機械、電気機械、一般機械以外でセンシティブ・トラック（高度センシティブ品目を含む）品目数が多いのは、鉄鋼・鉄鋼製品(ASEAN6 合計で 219 品目、HS6 桁)、プラスチック・ゴム製品(214 品目)、衣類(180 品目)、化学(80 品目)、繊維(70 品目)である。国別にみると、鉄鋼・鉄鋼製品はマレーシアとタイ、プラスチックはインドネシア、衣類はインドネシアとフィリピン、繊維はマレーシアが多い。例えば、マレーシアの鉄鋼・鉄鋼製品の関税率は 50%と高い品目が多く、それらは高度センシティブ品目に指定されている。

表3 一般機械のセンシティブ・トラック品目

センシティブ品目	
中国 【3品目】	(内訳) ピストン式火花点火内燃機関<1000cc 超>(1)、ディーゼルエンジン(1)、自動車用エアコン(1)
インドネシア 【9品目】	(内訳) ピストン式火花点火内燃機関(3)、ディーゼルエンジン(2)、液体ポンプ(1)、冷蔵庫・冷凍庫(2)、農業用散布器(1)
マレーシア 【35品目】	(内訳) クレーン(9)、フォークリフト(3)、昇降機(1)、ブルドーザーなど(8)、くい打ち機・掘削機など(8)、建設機械部品(6)
フィリピン 【11品目】	(内訳) エンジン部品(2)、液体ポンプ(1)、エアコン(3)、冷蔵庫(2)、洗濯機(2)、コック・弁(1)
タイ 【19品目】	(内訳) 液体ポンプ(2)、気体ポンプなど(3)、エアコン(2)、冷蔵庫(5)、ろ過機(1)、昇降機(1)、洗濯機(5)
高度センシティブ品目	
タイ 【6品目】	(内訳) ピストン式火花点火内燃機関(3)、ディーゼルエンジン(1)、エンジン部品(2)

(資料) ACFTA 物品貿易協定により作成

表4 電気機械のセンシティブ・トラック品目

センシティブ品目	
中国 【5品目】	(内訳) 照明用信号用機器(3)、溶接機器(1)、点火用配線セット(1)
インドネシア 【12品目】	(内訳) 録音機(3)、ラジカセなど(4)、テレビ(5)
マレーシア 【8品目】	(内訳) 録音用媒体(1)、カラーテレビ(1)、同軸ケーブル(1)、その他電気媒体(5)
フィリピン 【9品目】	(内訳) 内燃機関の点火用機器(3)、照明用信号用機器(2)、スイッチなど(2)、点火用配線セット(2)
タイ 【48品目】	(内訳) 電動機・発電機(8)、トランスフォーマーなど(9)、一次電池(2)、蓄電池(6)、ジュース・部品(2)、ランプ・部品(2)、瞬間湯沸かし器(1)、アイロン(1)、マイクロ波オープン(1)、その他オープン(1)、電気釜(1)、ラジカセ(1)、カラーテレビ(1)、テレビなどの部品(1)、配電盤など(2)、スイッチなどの部品(1)、電気絶縁した線(8)
高度センシティブ品目	
中国 【1品目】	(内訳) カラーテレビ(1)
マレーシア 【1品目】	(内訳) カラーテレビ<41.6cm 以上>(1)

(資料) ACFTA 物品貿易協定により作成

表5 輸送機械のセンシティブ・トラック品目

センシティブ品目	
中国 【14品目】	(内訳) トラックトラクター(1)、バス(1)、 トラック<ディーゼル5t-20t>(1)、トラック<ディーゼル20t超>(1)、 トラック<5t以下>(1)、トラック<5t以上>(1)、原動機付きシャシ(1)、 車体部品(1)、ブレーキ(1)、ギアボックス(1)、駆動軸(1)、 タンカー(1)、貨物船・貨客船(1)、浮遊式ドック(1)
インドネシア 【32品目】	(内訳) トラックトラクター(1)、ゴルフカー(1)、ダンプカー(1)、 バンパー(1)、その他の車体用部品(1)、ブレーキなどの部品(1)、 ギアボックス(1)、車輪(1)、ショックアブソーバー(1)、 ラジエーター(1)、消音装置など(1)、クラッチ(1)、 その他の自動車部品(1)、自走式作業トラック部品(1)、 二輪車<50cc以下>(1)、自転車(1)、二輪車自転車部品(9)、 農業用トレーラーなど(4)、その他(3)
マレーシア 【24品目】	(内訳) 道路走行用トラクター(1)、バス<CKD,CBU>(2)、乗用車<CKD>(8)、 トラック<CBU,CKD>(7)、オートバイ<CKD,CBU>(6)
フィリピン 【42品目】	(内訳) バス(2)、乗用車(6)、トラック(6)、原動機付きシャシ(1)、 車体(2)、バンパー(1)、車体部品(2)、ブレーキ(2)、 ギアボックス(1)、駆動軸(1)、非駆動軸(1)、車輪(1)、 ショックアブソーバー(1)、ラジエーター(1)、消音装置(1)、 クラッチ(1)、ハンドルなど(1)、その他の部品(1)、 二輪車自転車部品(10)
高度センシティブ品目	
中国 【8品目】	(内訳) バス<ディーゼル>(1)、乗用車(6)、トラック<ディーゼル5t以下>(1)
インドネシア 【23品目】	(内訳) バス<ディーゼル>(1)、乗用車(8)、トラック(6)、 原動機付きシャシ(1)、車体(2)、二輪車(5)
マレーシア 【17品目】	(内訳) 乗用車<CKD,CBU>(8)、トラック<CKD,CBU>(7)、 スクーター・サイドカーなど<CBU,CKD>(2)
フィリピン 【5品目】	(内訳) 二輪車(5)
タイ 【22品目】	(内訳) 乗用車(7)、ブレーキなど(2)、非駆動軸(1)、 ショックアブソーバー(1)、クラッチ(1)、ハンドルなど(1)、 その他(1)、二輪車(6)、二輪車部品(2)

(資料) ACFTA 物品貿易協定により作成

2. ACFTA の ASEAN 主要産業への影響

(1) 産業により影響は多様

ACFTA の ASEAN の産業への影響を検討してみよう(表6)。FTA による影響が大きいのは FTA 導入前後での関税率の差が大きい商品・産業である。そうした商品・産業では、関税撤廃あるいは引下げにより関税率相当分のコストが低下し、貿易創出効果により貿易が始まり、あるいは増加する。一方、FTA により関税が撤廃されない、あるいは引下げ率が小さい場合は、貿易創出効果は生じないか、小さい。こうしたケースには、その商品が FTA の例外となっている、原産地規則をみたせない、すでに関税が撤廃されているか極めて低い、輸出加工区のように実行上無税で輸入されている、の4つのケースが考えられる。また、

密輸が大規模で行われている場合、実質的に無税輸入が行われていることになり、FTA の影響は小さい。

の例外は、ACFTA ではセンシティブ品目、高度センシティブ品目である。センシティブ品目は 2017 年まで関税率 20% を維持でき、高度センシティブ品目は 2014 年まで関税率 50% 以上を維持できる。 の原産地規則をみたせるかどうかは累積原産地規則のため大きな影響はないと考えられる。 の実行上無税は、情報技術協定の対象となっている電子部品が典型である。 の実行上無税扱いは各国で投資インセンティブとして導入されている。 の密輸は、CLMV やフィリピン、インドネシアで規模が大きいとみられる。カンボジアでは、国内で販売されている石油製品の 8 割が密輸といわれ、フィリピンでは衣類、履物、生鮮野菜と果実の 6 - 8 割が密輸といわれる(2)。

表6 ASEAN からみた ACFTA の産業への影響

ノーマル・トラック	無税品目、実行上無税品目：中国からの輸入の増加なし、 低関税品目：輸入小規模増加 高関税：中国からの輸入開始・増加（ただし、消費地生産品目や中国 ASEAN2 極体制の場合、輸入増にはならない）
センシティブ・トラック	中国からの輸入増加なし 中国からの投資、現地生産

(資料) ACFTA 物品貿易協定により作成

次に、外資企業については企業の戦略や商品の特性が影響する。中国・ASEAN2 拠点生産(2 極)論か 1 拠点生産(1 極)論か、中国からの部材の調達を行うのか、中国に輸出を行うのか、などである。は、その商品、産業によって異なるし、中国投資リスクをどうみるのか、によっても異なってくる。また、国内市場の規模や成長見通しによっても異なる。2 極論であれば、中国と ASEAN の生産拠点を維持するし、1 極論であれば拠点を中国あるいは ASEAN の 1 ヶ所に集約することになる。

中国企業の観点では、ACFTA でセンシティブ・トラックに指定された製品・産業では、輸出が難しければ投資を行い、現地生産を行って障壁をクリアするという戦略が考えられる。高度センシティブ品目に指定された自動車や家電ではこうした動きが活発化するとみられる。

自動車産業は、中国と ASEAN を生産基地としても市場としても 2 大拠点としている 2 極論の代表である。電気電子は、製品によって中国あるいは ASEAN に集中、中国と ASEAN

で生産が分かれている。国内市場が小さいフィリピンでは、AFTA の進展によりすでに家電製品の生産拠点を他の ASEAN あるいは中国に移している企業が多い。の部材調達は、コスト、品質、デリバリーによる。中国からの調達は増加しており、ACFTA によりさらに増加するが、品質やデリバリー問題などにより大幅な増加はしないとみられる。

したがって、産業への影響は、現行の関税率水準、センシティブ・トラックかどうか、企業戦略や商品の性格、などから検討する必要がある。

(2) 自動車産業

自動車産業は、ASEAN では輸入代替産業として発展しており、現在でも関税率は極めて高い。タイはピックアップトラックの世界への輸出基地として発展を始めており、2005 年は自動車の生産台数は 100 万台、輸出は 40 万台を超えると予測されている。日本メーカーは 1960 年代から ASEAN に進出しており、ASEAN 域内では、各メーカーが AFTA (AICO を含む) を活用した域内で

の生産集中と相互調達を開始している。一方、中国への日本メーカーの本格的進出は 21 世紀に入ってからである。

各メーカーの戦略は、ASEAN を一つの市場、生産拠点としながら中国での生産と市場開拓を強化するという 2 極論である。ASEAN では、域内補完、現地調達、研究開発を強化しており、トヨタの IMV のような世界戦略車を開発、国内に加え輸出を強化している(3)。ASEAN では、AFTA (特に AICO) を利用した貿易が外資企業により部品だけでなく完成車を含め行われており、生産拠点の再編が進んでいる(表 7)。ただし、その場合でも特定国から撤退するのではなく、ガソリンエンジンはインドネシア、ディーゼルエンジンはタイのように品目や車種ごとに集約して生産、相互補完を行っている。

ACFTA では、乗用車、バス、トラックはシンガポールを除く各国がセンシティブ・トラックに指定しており、フィリピンを除き、多くの品目は高度センシティブ品目となってい

る。そのため、2014 年末まで 50% 以上の関税率が維持される。したがって、ASEAN の自動車産業 (完成車) への影響は当面ない。

自動車部品は、タイが多くの部品を高度センシティブ品目とし、中国およびインドネシア、フィリピンはセンシティブ品目に指定している。そのため、自動車部品では中国からの輸入の急増は 20% の関税が維持される 2018 年までは可能性は小さい。マレーシアは自動車部品をセンシティブ・トラックに指定していないが、中国がセンシティブ・トラックに指定している自動車部品は、互惠原則によりマレーシアは関税引き下げを行う (ノーマル・トラックに指定する) 必要はない(4)。タイヤやガラスもセンシティブ・トラックに指定している国が多い。長安汽車、長城、奇瑞自動車など一部の中国地場自動車メーカーは、すでに ASEAN への進出の動きをみせており、ACFTA により中国からの輸出が当面困難なため、ASEAN での現地生産の動きが活発化するとみられる。

表7 ASEAN 域内の完成車相互補完

トヨタ	タイ：IMV ピックアップトラック、インドネシア：IMV ミニバン
いすゞ	タイ：ピックアップトラック「D・Max」、インドネシア：多目的車「バンサー」
ホンダ	タイ：アコード、シティ、ジャズ、インドネシア：ミニバン「ストリーム」
日産	タイ インドネシア：サニー、セフィーロ
三菱	タイ インドネシア、フィリピン：ランサー
マツダ	フィリピン タイ：トリビュート
フォード	タイ：ピックアップトラック、フィリピン：乗用車

(出所) 米谷博(2005)「ACFTA はタイ/マレーシアの自動車産業に何をもたらすか」、ジェトロ講演会配布資料

(3) オートバイ産業

オートバイは、中国が 1,415 万台(2003 年)で世界最大の生産国、インドネシアが 287 万台で第 3 位の生産国となっている。インドネシアとベトナムは日本ブランドが圧倒的な市場シェアを持っていたが、2000 年から中国製オートバイが急増し、日本ブランドの市場シェアを奪った。しかし、安価だが品質、アフターサービスで劣ることと日本メーカーが低価格車を投入したことから日本ブランドがシェアを回復している。インドネシアでは市場が急テンポで拡大しており、日系メーカーは生産を拡大している。中国製は完成車輸入と CKD で輸入され、現地で代理店

あるいは進出中国企業が組立てて販売している。一方、日系メーカーは低価格車の開発に際し、現地調達を大幅に増加させている。中国製品との競争の第 1 ラウンドは終了し、中国製が低価格を維持しつつ品質を大幅に改善しない限り、日本ブランドの市場回復状況は続くだろう。

オートバイは、輸出国である中国はノーマル・トラックに入れているが、インドネシア、フィリピン、タイは高度センシティブ品目、マレーシアはセンシティブ品目に指定しており、関税率も 30% から 60% と高い水準である。そのため、ACFTA により中国製オートバイの輸入が増加することはないと考えられる。

(4) 電気電子産業

1) 家電

ASEAN の家電産業は、1960 年前後から輸入代替産業として発展してきたが、1980 年代以降は輸出産業としても発展しており、1985 年のプラザ合意後の円高によりその発展に拍車がかかっている。また、AFTA を活用した域内の生産の集約と分業が進展している。従来は、各国で多様な家電製品が生産されていたが、冷蔵庫、洗濯機、エアコンおよびオー

ブン、扇風機はタイ、AV 機器はマレーシアに集中する傾向が出ている(表 8)。

カラーテレビは、中国とマレーシア(41.8cm 以上)が高度センシティブ品目、インドネシア、マレーシア、タイがセンシティブ品目に指定している。フィリピンは、互惠主義によりカラーテレビをノーマル・トラックに入れる必要はない。

そのため、ACFTA により中国からの輸入が急増することは当面ない。

表 8 日系企業の ASEAN と中国の家電生産拠点数(2004 年 5 月)

	インドネシア	マレーシア	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム	中国
冷蔵庫	3	1	2		7	3	3
洗濯機	2	1	2		4	3	5
換気扇	2	1	1		3		2
オープン		1			2		3
電気釜		1			5	1	7
扇風機	2	1	1		4		7
エアコン	2	2	3	1	7		10
カラーテレビ	6	3	3	1	5	3	6
VTR	1	5					4
テープレコーダー	3	5	1				5
ステレオ	2	8	1	2			7
CDプレーヤー	1	7		1			9
ラジオ	1	1					4

(出所) 助川成也、「タイの投資環境と FTA 戦略」2005 年 5 月講演資料。原資料は家電製品協会

その他の家電製品では、インドネシアが冷蔵庫とラジカセなどをセンシティブ品目に指定し、フィリピンがエアコン、冷蔵庫、洗濯機をセンシティブ品目に、タイが冷蔵庫、洗濯機、エアコン、ジューサー、アイロン、オープン、電気釜、湯沸かし器、電球など多くの品目をセンシティブ品目にしていない。中国とマレーシアはカラーテレビ以外の家電製品をセンシティブ・トラックに指定していない。

白物家電をはじめ、家電は風土、生活習慣、ライフスタイル、嗜好など消費地の特性を考慮しないと売れない製品がある。そのため、消費地での開発、生産が望ましい製品があり、同時に一定の市場、生産規模がない場合はコスト競争力が確保されない。たとえば、相対的に市場が小さいフィリピンの一部家電製品の生産が他のASEANあるいは中国に移管されており、テレビ工場は12から3に減少している。一方で、マレーシアの松下電器はアイロン、炊飯器、オープンは中国で生産して輸入している。このように、国、製品により家電製品のACFTAによる動きは異

なっよう。タイでは家電製品の中国からの輸入は当面増加しないが、他の国ではセンシティブ・トラックに指定されていない製品は中国からの輸入が増加する可能性がある。TCLや長虹など一部中国家電メーカーはすでにASEANに投資、現地生産を行っている。テレビや白物家電はセンシティブ・トラックに指定され、中国からの輸出が当面難しいため、中国メーカーが現地生産を開始あるいは拡大するとみられる。

2) 電気電子部品など

1996年のWTO情報技術協定(ITA)により、コンピューター、半導体、通信機器、コピー機などの関税を2000年までに撤廃することが決定した。ASEAN、中国とも電子部品の関税は撤廃あるいは極めて低率であり、センシティブ・トラックにも指定されていない。一方、家電製品の部品はタイがセンシティブ品目に指定しており、ケーブルはマレーシアとタイ、スイッチはフィリピンとタイがセンシティブ品目に指定している。

半導体など電子部品は、中国

ASEAN 間の電気機械貿易の中心となっている品目である。電気機械は、2004 年の中国の対 ASEAN 輸入の 39.5%を占める最大（HS2 桁）の輸入品であり、その 70.0%が集積回路（HS4 桁）である。電気機械は、ASEAN の対中輸入でも 27.1%を占める最大の品目となっており、集積回路が最大であり、送信機器がそれに次いでいる。半導体など電子部品の関税率は中国、ASEAN ともゼロあるいは低率であり、また、輸出加工区のように無税で輸入されることも多く、ACFTA の影響はない（表 9）。送信機器の具体品目は携帯電話であり、その関税率はインドネシアの 10%以外は 0%である。日系企業で

は、中国からの部品調達は増加しつつあるが、現在は 1 - 2 割程度と言われており、品質やデリバリーの点から中国から調達を現地調達の切り替える企業もある（5）。

3) コンピューター

一般機械は、電気機械につぐ輸入品目であり、コンピューター・同関連機器（HS8471）と同陪品（HS8473）は、中国、ASEAN とも一般機械の最大の輸入品目である。

中国は、コンピューター・同関連機器（記憶装置と入力装置、表示装置）が一般機械輸入の 60.8%、同部品が 21.3%を占めている。

表 9 主要輸入電気機械の電気機械輸入に占めるシェアと関税率（2004 年）

中 国	集積回路（70.0%）0%、半導体デバイス（7.0%）0%
インドネシア	送信機器（30.6%）10%、電球・放電管（9.3%）10%
マレーシア	集積回路（21.4%）0%、送信機器（13.8%）0%
フィリピン	集積回路（47.8%）0%、送信機器（9.5%）0%
シンガポール	送信機器（27.3%）0%、集積回路（15.6%）0%
タ イ	送信機器（18.8%）0%、集積回路（8.6%）0%

（注）1．カッコ内は電気機械の輸入に占めるシェア

2．マレーシアの送信機器の関税率は 0%、5%、50%、フィリピンは 0%、1%、3%、タイは 0%、3%だが、HS9 桁で最大の輸入品目の関税率は 0%である。

3．送信機器は携帯電話が中心である。

（資料）通関統計および関税率表により作成

ASEAN 各国でもインドネシアを除き、コンピューター・同関連機器の部品（HS8473）が最大の輸入品目となっている。コンピューター・同

関連機器と同部品の関税率は、中国、ASEAN 各国とも一部を除き 0%であり、ACFTA の影響はない（表 10）。

表 10 コンピューターの一般機械輸入に占めるシェアと関税率（2004 年）

中国	コンピューター・同関連機器（記憶装置、入力装置及び出力装置など）(60.8%) 0%、同部品（21.3%）0%
インドネシア	コンピューター・同関連装置（入力装置及び出力装置など）（13.0%）0%、5%
マレーシア	同部品（59.1%）0%、コンピューター・同関連機器（25.7%）0%
フィリピン	同部品（65.4%）0%
シンガポール	同部品（48.3%）0%、コンピューター・同関連機器（37.8%）0%
タイ	同部品（38.9%）0%、コンピューター・同関連機器（28.1%）0%

（注） インドネシアのコンピューター・同関連装置のシェアは小さいが最大の機械輸入品目である。

（資料）通関統計および関税率表により作成

注

1. 中国は世界最大の米生産国（1 億 6642 万トン、モミ量 2003 年）で第 4 位の輸出国（207 万トン）、タイは世界 6 位の生産国（2700 万トン）、第 1 位の輸出国（734 万トン）、ミャンマーは第 7 位の生産国（246 万トン）、第 7 位の輸出国（90 万トン）である。なお、ベトナムは第 5 位の生産国（345 万トン）、第 4 位の輸出国（324 万トン）である。
2. カンボジアについては、進出日系企業からのヒアリング（2005 年 3 月）による。フィリピンについては、ジェットロ

（2005）「ASEAN・中国 FTA を見据えた各国政府・企業の動き」による。

3. IMV（Innovative Multipurpose Vehicle）は、トヨタの世界戦略モデルであり、タイ、インドネシア、アルゼンチン、南アフリカで生産、各国に供給される。タイでは、ディーゼルエンジン搭載のピックアップトラック、インドネシアではガソリンエンジン搭載の多目的車を生産、輸出している。
4. 厳密には、相手国がセンシティブ・トラック品目に指定していてもその ACFTA 関税率が 10%以下に引き下げ

られれば、自国は、相手国のセンシティブ・トラック税率が自国のノーマル・トラック税率のうち高い方の税率を適用するため、ノーマル・トラック扱いになる。

5. 日本貿易振興機構、アジア大洋州課 (2005)「ASEAN・中国間の FTA を見据えた各国政府・企業の動き」38 頁。

【参考文献】

青木健(2005)「対 ASEAN・FTA 締結合意にみる中国の戦略」季刊国際貿易と投資 2005 年秋号 国際貿易投資研究所

青木健(2005)「変貌する太平洋成長のトライアングル」日本評論社

石川幸一(2005)「地域統合の第 3 の波 - 東アジアの地域統合」季刊国際貿易と投資 2005 年夏号 国際貿易投資研究所

石川幸一(2005)「活発化する中国の対 ASEAN 投資」季刊国際貿易と投資 2005 年春号 国際貿易投資研究所

木村福成・鈴木厚(2003)「加速する東アジア FTA 現地レポートに見る経済統合の波」日本貿易振興機構

徐長文(2005)「中国の FTA 施策と東アジアの地域経済統合」愛知大学現代中国学会『中国 21』風媒社

トラン・ヴァン・トゥ、松本邦愛(2005)「中国・ASEAN の FTA、産業内分業を促進へ『FTA 時代の中国・ASEAN 関係』」日本経済研究センター

トラン・ヴァン・トゥ(2005)「東アジアにおける分業と FTA の新展開 馬田啓一、浦田秀次郎、木村福成編『日本の新通商戦略 WTO と FTA の対応』」文眞堂

日本貿易振興機構(2005)「ASEAN・中国間の FTA を見据えた各国政府・企業の動き」

日本貿易振興機構(2005)「対中 FTA 始動：ASEAN のビジネス戦略が変わる」ジェットロセンサー 2005 年 6 月号

松本邦愛(2005)「中国 - ASEAN 自由貿易協定と雲南省の経済発展」世界経済評論 2005 年 8 月号

真家陽一(2004)「中国の FTA 政策 渡辺利夫編『東アジア市場への道：FTA への挑戦と課題』」勁草書房