

日タイ経済連携協定（JTEPA）による タイの自動車関連品目の関税削減効果

吉岡 武臣 *Takeomi Yoshioka*

(一財) 国際貿易投資研究所 主任研究員

要約

「アジアのデトロイト」を標榜するタイの自動車産業は近年、世界的な金融危機や大洪水の影響を受けながらも、着々と生産台数を増やしてアジア地域最大の自動車製造拠点となった。自動車産業の育成政策は1960年代の輸入関税による産業保護と投資恩典による企業誘致の段階から始まったが、2000年代以降は保護から一転してFTAによる貿易の自由化を積極的に活用、輸出拠点としての地位拡大に力を注いでいる。

タイは現在、二国間で6つ（インド、オーストラリア、ニュージーランド、日本、ペルー、チリ（未発効））と、ASEAN加盟国として6つ（ASEAN、中国、日本、韓国、インド、オーストラリア・ニュージーランド）のFTAを結んでおり、FTA締結国（発効済み）との2013年の貿易額は輸出で全体の57.1%、輸入で55.7%と半分以上を占める。

筆者は本誌92号「ACFTAで関税はどの程度節約できるのか？」において、中国-ASEAN自由貿易協定（ACFTA）によるタイの自動車関連品目の関税削減効果を検証した。今回は中国と並んでタイの主要な貿易相手国である日本とのJTEPA（日タイ経済連携協定）による自動車関連品目の関税削減の効果について、中国のACFTA、ASEANとのAFTA（ASEAN自由貿易地域）の特恵関税との比較を交えて調査を行った。

1. JTEPA でも自動車関連品目は 高税率

まず、タイの自動車関連品目について、FTA を結んでいない国からの輸入に対して適用される MFN (最恵国) 税率、ならびに JTEPA、ACFTA、AFTA の税率を確認する (表 1)。なお、タイと日本の貿易取引には JTEPA のほかに日 ASEAN 包括的経済連携協定 (AJCEP) の特惠関税を利用することが可能だ。ただし、JTEPA は発効が 2007 年 11 月と AJCEP の 2009 年 6 月よりも早く、関税の引き下げが先行していること、JTEPA は協力措置などを梃子にして AJCEP より高い自由化率を獲得しているため、全般的には JTEPA のほうが AJCEP よりも有利な税率となっている (注¹)。そのため、今回の調査では日本側の税率として JTEPA を取り上げることとした。

先に述べたようにタイでは自動車産業の育成のため、高い輸入関税を課してきた経緯がある。現在でも通常の輸入にかかる MFN 税率は非常に高く、乗用車で平均 74%、

バスや貨物自動車などのその他自動車で平均 36.7%、自動車部品が平均 15.0%となっている (注²)。

FTA の税率についてもタイの自動車関連の品目は概ね高税率が維持されている。JTEPA における乗用車の税率は平均 64.1%で、MFN 税率との差は 10%程度に過ぎない。JTEPA では MFN 税率 80%である 3000cc 超の乗用車の関税率が 2013 年時点で 60%まで引き下げられた。しかし、その後の関税の引き下げおよび発効から 6 年目 (2012 年) に再協議が行われるはずだった 3000cc 以下の乗用車の税率については、未だ交渉は実施されていない (注³)。

バスや貨物自動車、特殊用途自動車などの JTEPA 税率は MFN 税率に比べ 15%から 20%ほど低く、乗用車に比べると税率の差は若干多い。自動車部品については税率差が 1.7%と非常に少ないが、後述するように自動車製造会社または自動車部品製造会社は条件を満たすことにより、一部の品目は無税で輸入することが可能である。

表1 タイの自動車関連品目の関税率

(2014年 単位：%)

	関税率				MFN税率との差		
	MFN (最恵国)	JTEPA (日本)	ACFTA (中国)	AFTA (ASEAN)	JTEPA (日本)	ACFTA (中国)	AFTA (ASEAN)
乗用車	74.0	64.1	69.0	0.0	9.9	5.0	74.0
ガソリン車	73.9	64.4	75.1	0.0	9.5	-1.2	73.9
ディーゼル車	75.9	70.6	75.7	0.0	5.3	0.2	75.9
その他	65.0	29.1	0.0	0.0	35.9	65.0	65.0
その他自動車	36.7	20.2	33.4	0.0	16.5	3.3	36.7
バス	40.0	18.8	40.0	0.0	21.2	0.0	40.0
貨物自動車	36.5	21.0	34.0	0.0	15.5	2.5	36.5
特殊用途自動車	30.0	9.5	0.0	0.0	20.5	30.0	30.0
自動車部品	15.0	13.3	14.7	0.0	1.7	0.3	15.0
合計	26.2	21.1	24.8	0.0	5.1	1.4	26.2

(出所) タイ税関の資料をもとに筆者作成

(注) 税率は各分類の税率(HS8桁ベース)の単純平均値。

ACFTA 譲許表の“中国適用外”品目は MFN 税率を適用した。

中国から輸入する際の ACFTA 税率も全般的に非常に高く、MFN 税率と ACFTA 税率の差は乗用車で 5.0%、その他自動車で 3.3%、自動車部品で 0.3% しかない。タイの ACFTA の譲許表では無税となっているノーマルトラック品目でも、中国に対しては特惠税率が適用されない品目（バスなど）があることも平均税率を高くしている。ACFTA で特筆すべき点としては、ゴルフカーなどの乗用車（その他）およびクレーン車といった特殊用途自動車の関税率が 0% となっており、それぞれ平均で 65%、30% 分の関税を節約することが出来る。

一方、AFTA については協定の発

効から 20 年以上経過しており、2013 年時点では切花や馬鈴薯など 14 品目を除き税率は全て撤廃されている。従って、自動車関連品目も AFTA の税率はすべて 0% で、JTEPA、ACFTA と比べて非常に有利な税率となっている^(注4)。

2. 日本からの輸入額は ASEAN の 3 倍

次に、タイの輸入の現状として、日本、中国、ASEAN（タイを除く 9 カ国）からの輸入額を比較したのが表 2 である。タイには日系の自動車関連企業が集積しているため、日本からの輸

入額が最も多く（約 102 億ドル）、ASEAN（約 29 億ドル）や中国（約 22 億ドル）を大幅に上回っている。

日本からの輸入は自動車部品が約 98 億ドルと全体の 95%以上を占める。残りはガソリン車（2 億 2300 万ドル）、バス（1 億 2000 万ドル）が主だが、それらが占める割合は 1～2%と低い。中国からも自動車部品の輸入額が約 20 億ドルと全体の 9割を超えている。ただし、中国からはクレーン車などの特殊用途自動車の輸入が 1 億 4200 万ドルと乗用車よりも多く、全体に占める割合は 6.4%と日本や ASEAN より高い。前述したように特殊用途自動車は ACFTA の税

率が 0%である（表 1）。中国からの特殊用途自動車の輸入額は 2005 年以降増加傾向にあり、2013 年時点で中国からの輸入シェアは全体の約 76%を占める。同様に ACFTA 税率が 0%の「その他自動車」に該当する雪上走行用車両およびゴルフカー（HS8703.10）の輸入額も、2005 年から 2013 年の間に輸入額は 34 倍に増加、中国のシェアは 5.3%から米国を抜いて世界第一位の 67%に達した。自動車関連品目の MFN 税率の高いタイにおいて、ACFTA の利用により無税で輸入できるメリットは大きく、輸入増の大きな要因となったと考えられる。

表 2 タイの自動車関連品目の輸入額および構成比（2013 年）

	輸入額(100万ドル)			構成比(%)		
	日本	中国	ASEAN	日本	中国	ASEAN
乗用車	293	11	555	2.9	0.5	19.3
ガソリン車	223	2	480	2.2	0.1	16.7
ディーゼル車	70	0	0	0.7	0.0	0.0
その他	1	9	74	0.0	0.4	2.6
その他自動車	192	202	95	1.9	9.2	3.3
バス	120	46	6	1.2	2.1	0.2
貨物自動車	61	14	89	0.6	0.7	3.1
特殊用途自動車	11	142	1	0.1	6.4	0.0
自動車部品	9,759	1,986	2,225	95.3	90.3	77.4
合計	10,245	2,200	2,875	100.0	100.0	100.0

（出所）タイ税関

（注）ASEAN はタイを除く 9 カ国の輸入額の合計

ASEAN からの輸入額は全体では日本の3分の1に満たないが、乗用車の輸入額は5億5500万ドルと日本の2倍近い。乗用車はMFN 税率では平均74%の関税が課せられるが、AFTA によって無税で輸入することが可能なため、ASEAN 域内で相互に輸出入が行われている。例えばトヨタではインドネシアの工場からタイへ「アバンザ」（小型ミニバン）「イノーパ」（ミニバン）、マレーシアへは「ラッシュ」（小型 SUV）を輸出している^{（注5）}。

3. JTEPA の関税削減効果は低い

それでは、FTA によってどの程度の関税額が節約できるのだろうか。表1のJTEPA、ACFTA、AFTAの関税率を、表2の日本、中国、ASEAN からの輸入額にそれぞれ適用して各FTAの効果を“関税削減額”として試算したのが表3である。関税削減額はMFN（最恵国）税率での関税額とFTAを利用した際の関税額の差で算出した。この金額はMFN税率よりもFTA税率のほうが低い品目は全てFTAを利

用するという前提で算出しており、実際の通関において節約された関税額とは異なるが、それぞれのFTAがもたらす最大限の効果を把握することができる。

表3によると、JTEPAの関税削減額は全体で1億9000万ドルとなった。輸入の大半を占める自動車部品のJTEPAとMFN税率の差が小さいため、関税削減額は1億4600万ドル、削減率（関税削減額を輸入額で割ったもの）は1.5%に過ぎない。乗用車も同様で例えばガソリン車の関税削減額は800万ドル、削減率は3.6%とJTEPAによる削減効果は少ない。

一方、AFTAは全ての自動車関連品目が無税で輸入できるため、全体の関税削減額は6億8300万ドルとJTEPAを大きく上回る。関税削減額の半分はMFN税率との差が大きい乗用車の削減額（3億4800万ドル）が占める。次いで自動車部品の削減額が2億9700万ドルとなっており、タイのASEANからの輸入額は日本に比べて大幅に下回るにも関わらず、関税削減額ではJTEPAの約2倍となっている。

表3 タイの自動車関連品目の関税削減額および削減率

	関税削減額(100万ドル)			削減率(%)		
	JTEPA (日本)	ACFTA (中国)	AFTA (ASEAN)	JTEPA (日本)	ACFTA (中国)	AFTA (ASEAN)
乗用車	15	4	348	5.1	33.9	62.7
ガソリン車	8	0	288	3.6	0.0	60.1
ディーゼル車	6	0	0	9.1	0.0	80.0
その他	0	4	60	40.4	41.4	80.0
その他自動車	28	35	38	14.8	17.4	39.8
バス	17	0	2	14.6	0.0	40.0
貨物自動車	10	1	36	17.0	3.5	40.0
特殊用途自動車	1	35	0	4.6	24.5	14.3
自動車部品	146	128	297	1.5	6.4	13.3
合計	190	167	683	1.9	7.6	23.7

(出所) タイ税関の資料をもとに筆者作成

(注) 関税率は2014年時点、輸入額は2013年の金額を用いた。削減率は関税削減額÷輸入額で算出。AFTAの互惠規定は考慮していない。

タイにおいて自動車関連品目の貿易にAFTAを活用しているのは主に現地の日系企業である。AFTAとJTEPAの削減効果を比較すると、日本企業にとってFTAの恩恵はJTEPAよりAFTAで享受していることが伺える。

ACFTAについても、中国からの輸入額の9割を自動車部品が占め、ACFTA税率とMFN税率の差が小さいことは日本と似通っている。しかし、ACFTAの削減効果では自動車部品の削減額は1億2800万ドル、削減率では6.4%とJTEPAの削減効果を

上回った。税率の差に比べて削減率が高くなったのは、中国から輸入された品目がFTAによるメリット(税率差)のあるものが中心だったためである。また、同じく税率差の大きい特殊用途自動車の関税削減額も3500万ドルと他の品目に比べて多い。

表1のMFN税率との差ではAFTA(26.2%)、JTEPA(5.1%)、ACFTA(1.4%)の順であったが、実際の輸入額で試算した表3の削減率ではJTEPAがACFTAを下回る結果となった。

4. JTEPAの自動車部品146品目の関税撤廃

以上のように、自動車関連品目における JTEPA の関税削減の効果は ACFTA や AFTA に比べて低い。日本からの輸入の大部分を占める自動車部品について、JTEPA による関税削減のメリットが少ないことが主な要因である。ただし、JTEPA では自動車部品146品目（HS8桁ベース）については、自動車製造会社または自動車部品製造会社によって輸入され、自動車組み立て製造に使用される場合に限り、関税が免除される。

この146品目はJTEPAのタイ側の譲許表^(注6)においてカテゴリー「P」（発効日から不均衡な関税の引き下げ、または撤廃）に該当し、関税撤廃条件に「AFTA（ASEAN自由貿易地域）完成」と記載されていたもの

で、2010年1月のAFTAの完成に伴い、2012年4月にギアボックス、クラッチ、シートベルトなど115品目、2014年4月にエンジン・同部品など31品目の関税が撤廃された。

これら146品目の自動車部品についての関税率および試算した関税削減額は表4のとおりである。

JTEPAの関税が0%となった結果、関税削減額は試算ベースで13億7500万ドルにまで増加した。表3のAFTAによる関税削減額（6億8300万ドル）の約2倍の規模である。日本からの自動車部品の輸入額は非常に多いため、関税削減の効果は非常に高い。同じ146品目で税率を比較すると、中国のACFTA税率は平均19.8%となっており、JTEPAによるこれらの品目の税率引き下げは日本にとってかなり有利である。

表4 タイにおける自動車部品（146品目）の関税率および関税削減額

	MFN	JTEPA(日本)	ACFTA(中国)	AFTA(ASEAN)
関税率(%)	17.9	0.0	19.8	0.0
輸入額(100万ドル)		15,724	1,126	1,578
関税削減額(100万ドル)		1,375	37	233
削減率(%)		8.7	3.3	14.7

（出所）タイ税関の資料をもとに筆者作成

（注）関税率は2014年（4月以降）、輸入額は2013年時点のもの。自動車部品はJTEPAの引き下げ対象の146品目（HS8桁ベース）を集計。表1～表3の自動車部品とは構成が若干異なる。削減率は関税削減額÷輸入額で算出。

これらの自動車部品を無税で輸入するためには、JTEPA の原産地証明書に加えてタイ工業省工業経済局（OIE）発行の証明書を提示する必要がある。だが、この JTEPA の自動車部品の輸入関税撤廃については、JTEPA の条文の解釈をめぐって輸入側の企業とタイ政府の間で意見の相違がみられ、以下のような関税の免除を享受できないケースが報告されている^(注7)。

- ①部品を輸入・加工する業者と組立業者の間に、仲介業者が入る取引
- ②組立て業者に直接納入しない「二次下請け（Tier2）」以降の企業による取引
- ③組立て企業でノックダウン部品として海外に輸出される場合

関税削減額の試算では、JTEPA による自動車部品 146 品目の関税撤廃の影響は非常に大きい。タイ政府としては、制約を厳しくすることで日本からの過度の輸入増加を防ぎ、国内の産業を保護する意図があると考えられる。

5. 日本からの FTA 利用率は 17%

ここまでは JTEPA、ACFTA、AFTA、それぞれの FTA を最大限に活用した際の関税削減効果を確認した。JTEPA における自動車関連品目の関税削減額は、日本からの輸入の規模に比べると非常に少ない。しかし、自動車製造会社および自動車部品製造会社に対する自動車部品（146 品目）の関税引き下げは、適用に制約があるものの関税削減の効果は高いことが判明した。

ただし、実際の FTA 利用率では、タイの日本からの総輸入に対する FTA 利用率は 2013 年時点で 17.3% と、インドネシアの 39.4%、中国の 25.1% を下回るのが現状である^(注8)。2013 年の日本からの総輸入額は約 410 億ドルなので、FTA を利用して輸入された金額は 71 億ドルとなる。これは表 2 の自動車品目の輸入額（約 102 億ドル）にも満たない。

なお、MFN 税率が既に 0%、または MFN 税率と FTA の税率が同じといった場合にはそもそも FTA を利用する必要が無いが、JTEPA でそうした品目を輸入額から除いても利用

率は約40%に留まる^(注9)。

自動車関連品目の2012年のJTEPA利用率においても、自動車部品・その他（HS8708.99）が7.9%、ギアボックス・同部品（HS8708.40）が15.6%とやはり利用率は低い^(注10)。

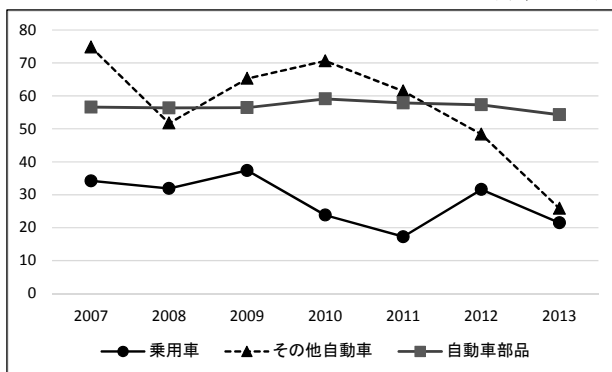
こうしたFTAの利用率が低い主な理由は、一般的にはFTAの原産地規則を満たすことが出来ない、関税削減のメリットよりも原産地証明書取得などのコストのほうが高い、等が挙げられる。特に裾野の広い自動車産業ではサプライヤーからの調達に際し、原産地に関する情報の取得に掛かるコストが大きい。自動車部品についてはタイ投資委員会（BOI）によって既に投資恩典（原

材料・部品の輸入関税の減税）を受けているためFTAを活用する必要が無い、といったケースも見られる^(注11)。

6. JTEPA の利用拡大に向けて

自動車関連品目におけるJTEPAの関税削減の効果は、JTEPAの税率とMFN税率との差（メリット）が少なく、日本からの輸入額の規模の大きさに比べると限定的だ。輸入額の大半を占める自動車部品に関しては146品目が無税で輸入可能であるものの、運用上の制約があるため現状では全ての企業がJTEPAを積極的に活用していく状況では無いと考えられる。

図1 タイの自動車関連品目の日本からの輸入比率
(単位：%)



(出所) タイ税関

(注) タイの世界からの輸入額に占める日本からの輸入額で算出

また、タイの日本からの輸入比率を見ると（図1）、自動車部品はほぼ横ばいだが、乗用車とその他自動車の比率はインドネシアやマレーシアといった ASEAN 域内からの輸入が増加したため、減少傾向にある。自動車メーカーは自動車部品も更に現地調達を比率を増やす意向であり^(注12)、長期的には日本からの輸入の割合は減少していくと見込まれる。

一方で、JTEPA によってメリットが得られる品目については十分な活用が望まれる。例えば、現在 ASEAN 域内で日系企業が生産していない 3000cc 超の高級車（HS8703.24）については、JTEPA の活用によって 20%分（MFN 税率 80%－JTEPA 税率 60%）のメリットが享受できる。関税が撤廃された 146 品目の自動車部品に関しても、適用に関する解釈の相違が解決されれば JTEPA の利用率は増加するに違いない。JTEPA の協定では、運用上の問題は定期的開催される「ビジネス環境整備小委員会」にて協議されることになっており、早期の問題解決が期待される。

注

1. AJCEP と JTEPA の税率を比較すると、AJCEP 発効後に関税が残存している 2951 品目のうち、AJCEP のほうが税率が低い品目は 532 品目、JTEPA のほうが低い品目は 2236 品目であった（ジェトロ通商弘報 2009 年 6 月 3 日）。ちなみに FTA の利用に必要な日本商工会議所の原産地証明書の発給件数においても、JTEPA が 65735 件と AJCEP の 7108 件を大きく上回っており（2013 年）、JTEPA のほうが利用頻度は高い。
2. 自動車関連品目の各分類は以下の HS コードで定義した。乗用車（ガソリン車）：8703.21～8703.24、乗用車（ディーゼル車）：8703.31～8703.33、乗用車（その他）：8703.10 および 8703.90、バス：8702.10～8702.90、貨物自動車：8704.10～8704.90、特殊用途自動車：8705.10～8705.90。自動車部品については日本自動車部品工業会の輸入品目別統計（詳細）（<http://www.japia.or.jp/trade/>）のコードを HS6 桁ベースで集計した。
3. 2014 年 9 月にタイを訪問した山際経済産業副大臣の要請を受け、プリヤディヤトーン副首相はこの問題に対する事務レベルでの取り組みの推進を約束した（ジェトロ通商弘報 2014 年 9 月 26 日）。

4. 輸出国側の同一品目の AFTA 税率が 20%を超えている場合は AFTA の特惠関税が適用されない、いわゆる AFTA の互恵規定は考慮していない。
5. トヨタ自動車プレスリリース(2014年3月26日)
<http://newsroom.toyota.co.jp/jp/detail/1334092>
6. Agreement Between Japan and the Kingdom of Thailand for an economic Partnership, Annex1: Schedules in relation to Article 18
(<http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/thailand/epa0704/annex1.pdf>)
7. ジェトロ通商弘報 2013年7月23日、24日
8. ジェトロ 助川成也氏による。利用率は、タイの日本からの総輸入額のうち FTA (JTEPA 及び AJCEP) を利用して輸入された金額の割合。
9. ただし、日本の原産地証明書の発給件数では JTEPA が最も多く、日本側から見れば他の FTA に比べて最も利用されている FTA である。
10. 東茂樹「ASEAN 中国 FTA (ACFTA) と日本タイ EPA (JTEPA) の関税削減効果」、『経済学論集』第 48 卷 1・2 号、西南学院大学、2013 年
11. 『我が国が締結した EPA 利用の状況、

効果、課題に関する調査研究報告書』財団法人国際経済交流財団、平成 22 年 3 月、p.52

12. トヨタ自動車のタイにおける自国内調達比率は 81%。現地や域内での調達率 100%を目指している。(トヨタアニュアルレポート 2012)
<https://www.toyota.co.jp/jpn/investors/library/annual/2012/feature/>

参考文献

ジェトロ通商弘報

「第一種特定原産地証明書の発給状況」、経済産業省
(http://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/boekikanri/gensanchi/data.html)

トヨタ自動車プレスリリース

トヨタアニュアルレポート

東茂樹「ASEAN 中国 FTA (ACFTA) と日本タイ EPA (JTEPA) の関税削減効果」、『経済学論集』第 48 卷 1・2 号、西南学院大学、2013 年

「輸入品目別統計（詳細）」日本自動車部品工業会 (<http://www.japia.or.jp/trade/>)

『我が国が締結した EPA 利用の状況、効果、課題に関する調査研究報告書』財団法人国際経済交流財団、平成 22 年 3 月