

2017年2月1日 全13頁

ASEAN、中国のFTAと自動車・自動車部品貿易

①

ほぼ完了したASEAN域内のFTAによる自動車・自動車部品の貿易自由化

経済調査部 主席研究員
金子実

[要約]

- 自動車産業では、新興国が高い関税率を設定した上で国内産業を育成するケースが多く見られ、ASEAN、中国でも高いMFN税率が設定されている。
- ASEANでは、各加盟国の経済規模が小さいにもかかわらず加盟国ごとに高い関税率が設定されていたことが、規模や集積の利益の大きい産業を育成する上での障害となっていた。しかし、1990年代から、ASEAN自由貿易地域（AFTA）による域内関税の引き下げが始められた。
- AFTAによる域内関税の引き下げは、1997年のアジア通貨危機以降加速し、2010年までに、ASEAN先行加盟6か国間の関税率は、自動車及び自動車部品の関税率を含めて0%に引き下げられた。
- 関税引き下げに伴い、ASEAN加盟国間の自動車及び自動車部品の貿易が、双方向で拡大した。その過程で、自動車関連産業の集積がいち早く進んだタイに自動車生産がさらに集中する傾向も、ある程度見られた。

1. 高い関税率の下で増加する ASEAN、中国の自動車生産

自動車産業では、新興国が高い関税率を設定した上で、国内産業を育成するケースが多く見られる。図表 1 は、東アジアの主な自動車生産国において自動車の輸入にかけられる直近の最恵国 (MFN) 関税率¹ (以下、「MFN 税率」という。MFN は、Most Favored Nation の略。) である。国内の自動車産業に国際競争力があり、多くの自動車を輸出している日本、韓国に比べ、中国、タイ、インドネシアでは MFN 税率がかなり高く、高い関税率を設定した上で国内産業を育成していると考えられる。

図表 1 自動車の最恵国 (MFN) 関税率 (日・韓・中・タイ・インドネシア)

HSコード	日本	韓国	中国	タイ	インドネシア
870321 (ガソリン乗用車(1000cc以下))	0%	8%	25%	80%	50%
870322 (ガソリン乗用車(1000-1500cc))	0%	8%	25%	80%	50%
870323 (ガソリン乗用車(1500-3000cc))	0%	8%	25%	80%	50%
870324 (ガソリン乗用車(3000cc超))	0%	8%	25%	80%	50%
870331 (ディーゼル乗用車(1500cc以下))	0%	8%	25%	80%	50%
870332 (ディーゼル乗用車(1500-2500cc))	0%	8%	25%	80%	50%
870333 (ディーゼル乗用車(2500cc超))	0%	8%	25%	80%	50%
870421 (ディーゼル貨物車(5トン以下))	0%	10%	25%	40%	50%
870422 (ディーゼル貨物車(5-20トン))	0%	10%	20%	40%	50%
870423 (ディーゼル貨物車(20トン超))	0%	10%	15%	40%	50%
870431 (ガソリン貨物車(5トン以下))	0%	10%	25%	40%	50%
870432 (ガソリン貨物車(5トン超))	0%	10%	20%	40%	50%
平均税率 (コード別税率合計/コード数(12))	0%	8.83%	23.33%	63.33%	50%

(注 1) 各 HS6 桁品目中に複数の税率がある場合は、その中の最高税率。

(注 2) 表の最下段の平均税率は、12 の HS6 桁品目の関税率を 12 で割って算出した単純平均。

(出所) WITS データベースの最新時点の関税率より大和総研作成

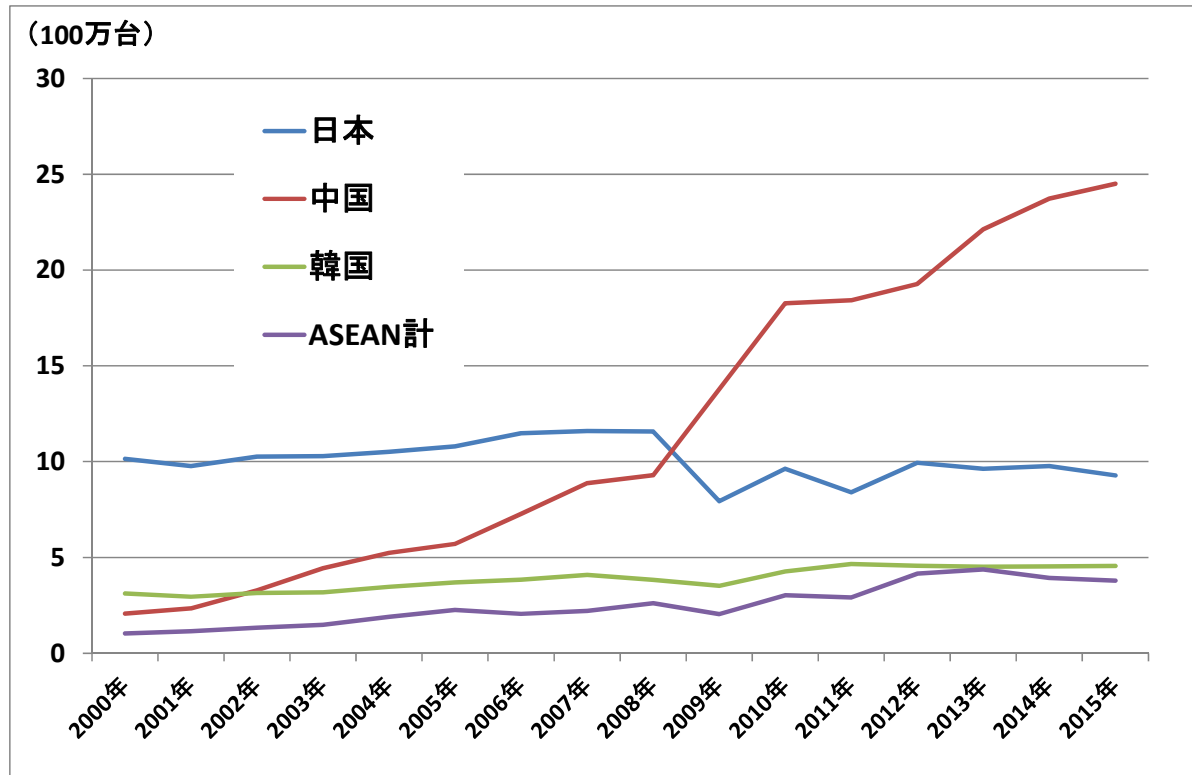
自動車産業でこのようなケースが多く見られるのは、自動車産業では多種多様な部品や材料を必要とし、それらを生産する産業に近接して立地するメリットが大きい、つまり規模や集積の利益が大きいためである。このことから、自動車産業では、先進国が実現している規模や集積の利益が、人件費の高さという先進国のデメリットを上回る度合いが大きく、新興国で育成され始めたばかりの自動車産業は、高い関税率が設定されなければ、先進国からの輸入との競争において生き残ることが難しい。この点で、自動車産業は、繊維産業や家電産業と異なり、繊維産業や家電産業については高い関税率が設定されていない新興国でも、自動車産業については、高い関税率が設定された上で、国内産業が育成されているケースが多く見られる。

他方、新興国における自動車に対する需要は、一人当たり国民所得が 2,000US ドルないし 3,000US ドル以上になるとモータリゼーション期を迎えると言われ、経済成長率を超えるスピードで増加する傾向がある。このような自動車に対する需要の急速な増加は、関税率が高く設定

¹ WTO 加盟国からの輸入に対して、原則として等しく適用される関税率。WTO 協定では、FTA (自由貿易協定 (Free Trade Agreement) または自由貿易地域 (Free Trade Area) の略。) により、より低い税率の特恵関税が適用される場合等を除き、原則としてすべての WTO 加盟国からの輸入に対して同じ関税率を適用しなければならない。

された中で起こるので、新興国では自動車生産が急速に増加する傾向がある。図表2は、2000年以降の日本、中国、韓国、ASEANの自動車生産台数の推移をグラフ化したものであるが、中国とASEANで自動車生産台数が経済成長率を上回る率で増加している。

図表2 日・中・韓・ASEAN計の自動車生産台数の推移（乗用自動車・貨物自動車計）

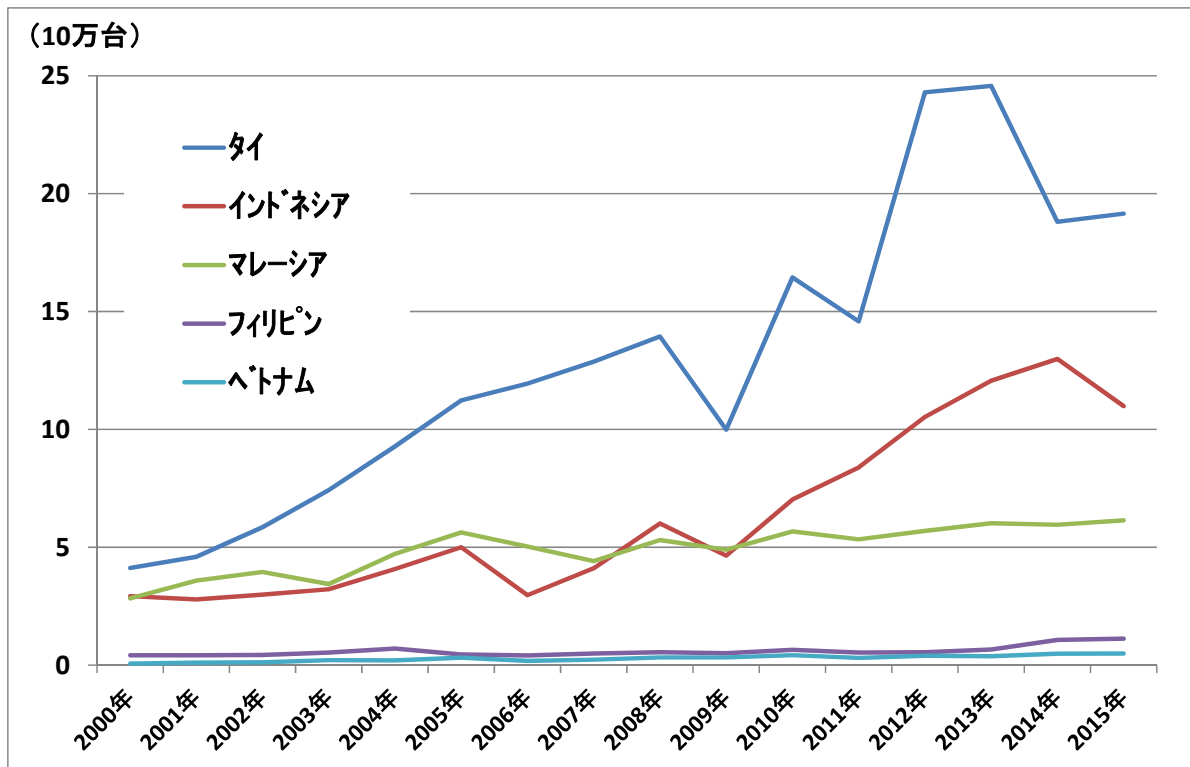


(出所) 国際自動車工業連合会 (OICA) 統計より大和総研作成

図表3は、ASEANの国別の自動車生産台数の2000年以降の推移をグラフ化したものである。後で見るように、ASEANではASEAN自由貿易地域（以下、「AFTA」という。AFTAは、ASEAN Free Trade Areaの略。）によりASEAN域内の関税率が引き下げられたため、自動車産業の規模や集積の利益を実現した度合いの高いタイとインドネシアを中心として、自動車生産台数が経済成長率を上回る率で増加している。

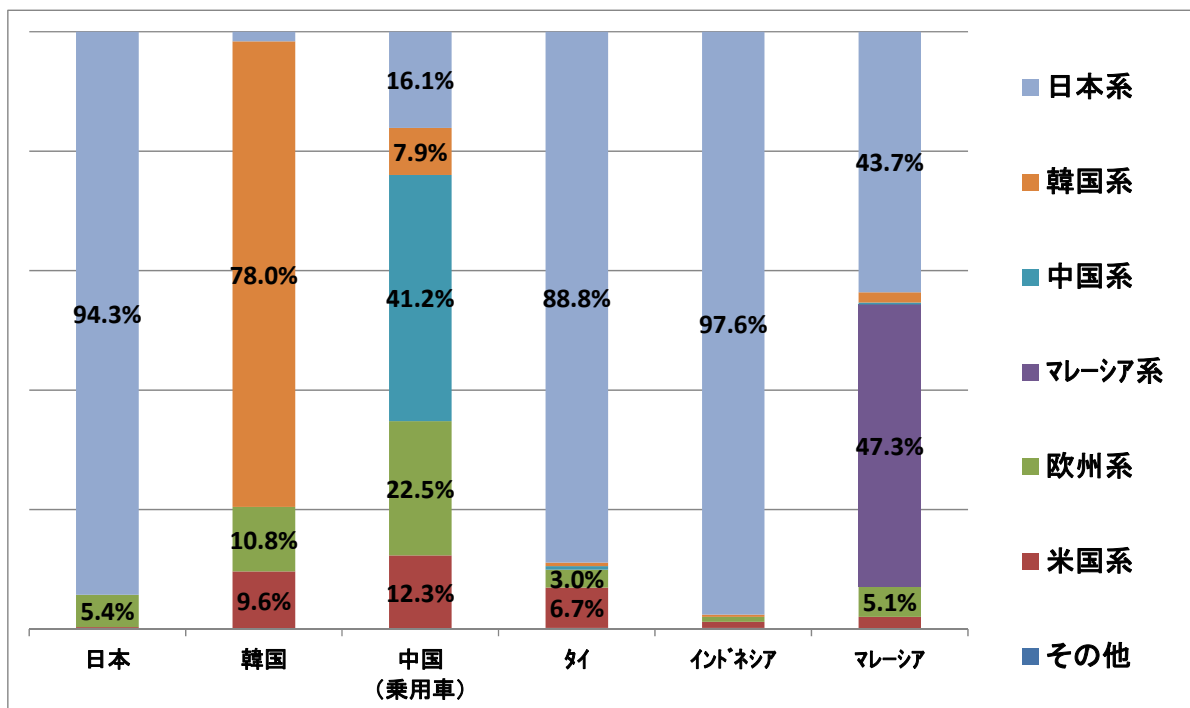
そして、これら東アジアの新興国で自動車の輸入に対する高い関税率が設定されていることは、日本、欧州、米国、韓国等の外国の自動車メーカーの海外直接投資による現地生産を引き寄せている。図表4は、東アジア主要自動車販売国における自動車のブランド国別の販売台数シェアを比較したものであるが、日本、韓国では自国系ブランド車が大半となっているのに対し、中国（乗用車）、タイ、インドネシア、マレーシアでは、外国系ブランド車が過半となっている。これらの新興国で販売されている外国系ブランド車の大半は、輸入されたものではなく、外国の自動車メーカーのこれら新興国への海外直接投資により現地生産されたものである。

図表3 ASEANの国別自動車生産台数の推移（乗用自動車・貨物自動車計）



(出所) 国際自動車工業連合会 (OICA) 統計より大和総研作成

図表4 東アジア主要自動車販売国におけるブランド別国別販売台数シェア (2015年)



(注) マレーシアの国民車であるプロトン、プロドゥアは、外資との合併であるが、マレーシア系として分類。

(出所) FOURIN「世界自動車統計年刊2016」より大和総研作成

貿易理論の通説によれば、高い関税率が設定されると、価格メカニズムが歪み消費者の利益が最大化される形で資源が配分されなくなるので、世界の経済的利益が損なわれる。しかしながら、新興国が一時的に高い関税率を設定して国内産業を育成することを正当化する理論もあり、幼稚産業保護論と呼ばれる。この理論によれば、新興国の場合には、潜在的には比較優位があっても、技術等の蓄積が不足していることにより国際競争力を持っていない産業が存在することがある。そのような産業は、高い関税率を設定する等により一時的に政府が保護すれば、国内市場向けに生産する中で技術等を蓄積し、一定期間の後には、高い関税率の設定等による政府の保護を撤廃しても国際競争力を持ち得る。

日本では、第二次世界大戦後には自動車産業が輸入制限や関税などにより保護されたが、これらの措置は1970年代までに順次撤廃され、その間に日本の自動車産業は、輸出や海外生産を行う国際競争力を持つ産業となった。これは幼稚産業保護論に基づく政策がとられた一例と言えるかも知れない。ASEAN や中国では、自動車の輸入に設定されている高い関税率は、今後どうなるのだろうか？ ASEAN や中国における自動車の MFN 税率がなお高いことは既に見たが、2000年以降、AFTA と ASEAN-中国自由貿易地域（以下、ACFTA という。ACFTA は、ASEAN-China Free Trade Area の略。）の2つのFTAにより、自動車関連の関税率も、これらの国々の間では引き下げられている。本稿では、2回シリーズで、これら2つのFTAによる自動車及び自動車部品の関税引き下げの状況と、その前後の自動車及び自動車部品のこれらFTA加盟国間での貿易の推移を見ることにより、東アジアにおける今後の自動車関連の貿易自由化について考えてみたい。1回目の本レポートでは、AFTAによるASEAN域内の関税引き下げの状況と、その前後での自動車及び自動車部品の貿易等の推移を見る。

なお、ASEANでは、図表3に見られる通りタイ、インドネシア、マレーシアが3大自動車生産国であるが、マレーシアでは、政府も出資して生産しているプロトン、プロドゥアという2種類の国民車の保護のために、AFTAのスケジュール通りの関税率の設定等がされなかった。このことから、マレーシアでは関税引き下げの状況及びその影響を見るのが難しく、本稿の検討の対象とはせず、ASEANではタイ、インドネシアのみを検討の対象とすることとした。

また、自動車部品の中には、HSコード8708「部分品及び附属品（第87.01項から第87.05項までの自動車のものに限る。）」に分類されないものも多いが、それらは、自動車の部品として使われるものをその他の目的で使われるものから定量的に区別することが難しく、定量的な検討を行うための簡便策として、自動車部品についてはHSコード8708に分類されるもののみを検討することとした。

2. AFTAによるASEAN域内の特惠関税引き下げと自動車・自動車部品の貿易

2.1 AFTAによるASEAN域内における自動車関連の特惠関税の引き下げ

AFTAは、ASEAN加盟国によるFTAで、最初の協定は1992年に締結された。ASEAN加盟国は、それぞれの国の経済規模が小さく、国ごとに高い関税率を設定していたので、規模や集積の利

益の大きい産業を育成することが難しかった。自動車産業では、このことが特に早くから意識され、ASEAN 加盟国の中で自動車部品産業の分業を進めるために、BBC (Brand-to-Brand Complementation on the Automotive Industry) と呼ばれる関係国政府の個別承認による関税引き下げスキームが作られ、後に AICO (ASEAN Industrial Cooperation Scheme) と呼ばれる自動車産業に限られないスキームに発展した。しかしながら、関係国政府の個別承認スキームによる関税引き下げは、個別の承認事案ごとに関係する加盟国の双方に利益が発生しないと進まない傾向があり、この制約を解消するものとして AFTA が締結された。

締結当初の AFTA による関税引き下げスケジュールは、2008 年までに税率を原則 5 % 以下に引き下げるという比較的ゆっくりしたものであった。当時は、先進国からの資本が急速に流入していて、ASEAN 域内の市場統合をゆっくり進めていても、高い経済成長率を実現できていた。ところが、1997 年にアジア通貨危機が発生し、先進国から ASEAN への資本流入が一気に縮小すると、ASEAN 加盟国の将来の経済成長に対する危機感が高まり、ASEAN 域内の市場統合を急ぐ必要性が認識された。このことから、タイ、インドネシアなどの ASEAN 先行加盟 6 か国は、柔軟な対応の余地は残しつつも、2002 年までに域内関税率を 5 % 以下に引き下げることが合意され、それ以降 AFTA による関税引き下げが本格化した。2003 年には、ASEAN 先行加盟 6 か国は 2010 年までに域内関税率を原則 0 % に引き下げることが合意され、2003 年以降も関税引き下げが続いた。

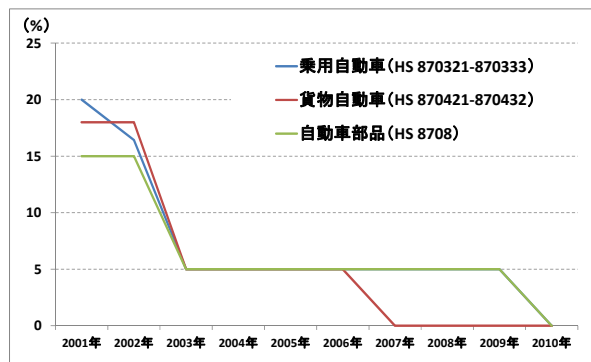
AFTA においては、高い MFN 税率が設定されていた乗用自動車 (HS 870321-870333) や貨物自動車 (HS 870421-870432) も、自動車部品 (HS 8708) と同様に、上記の関税引き下げスケジュールの対象となった。そのため、自動車の生産において規模や集積の利益を比較的早くから実現していたタイやインドネシアに自動車の生産が集中する傾向が強まった。

一方、それらの国々に比べて自動車の生産台数が著しく少なかったフィリピンも、ASEAN 先行加盟 6 か国の一つとして、2010 年に自動車の ASEAN 域内からの輸入に対する関税率を 0 % に引き下げた。その結果、ASEAN 域内からの自動車の輸入が増加し、国内の自動車産業をどうするかが、フィリピンの産業政策の課題となっている。また、フィリピンよりも自動車の生産台数のさらに少ないベトナムは、ASEAN に加盟したのが 1995 年で先行加盟 6 か国には含まれないが、それでも 2018 年には自動車の域内関税率を 0 % に引き下げることとなっており、その後の国内の自動車産業をどうするかが、やはりベトナムの産業政策の課題となっている。

ASEAN のウェブサイトや WITS の関税データベースから、AFTA によるタイとインドネシアの乗用自動車、貨物自動車、自動車部品の 2001 年以降の特恵関税の平均値を算出してグラフ化したものが図表 5、6 である。HS6 桁品目ごとに輸入額は異なっているが、本稿では、乗用自動車、貨物自動車、自動車部品の関税率の推移のおおよその傾向を定量的に見るために、国際的に共通化されている HS6 桁品目ごとの関税率を合計して HS6 桁品目数で割ることにより関税率の平均値を算出した。HS6 桁品目より詳細な品目分類が設定され、同じ HS6 桁品目の中にも詳細な品目ごとに異なる関税率が設定されていることがあるが、図表 5、6 では、そのような場合には各 HS6 桁品目の中の最高税率をとって平均値を算出した。図表 5、6 を見ると、乗用自動車、

貨物自動車、自動車部品のそれぞれの関税率の平均が、インドネシアでは2002年、タイでは2003年までに5%に下がり、両国で2010年までに0%に下がっていることがわかる。

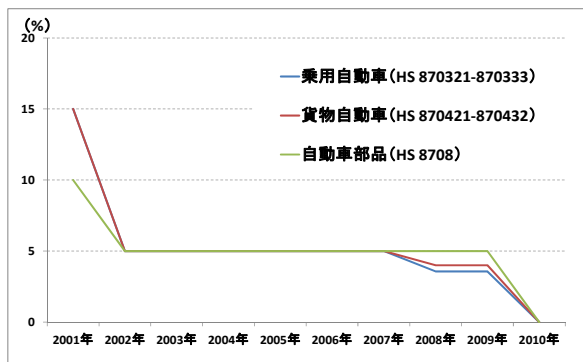
図表5 AFTAによる自動車関連の特恵関税の引き下げ(タイ)



(注) 各 HS6 桁品目の最高税率を HS6 桁品目数で割って算出した単純平均。

(出所) ASEAN ウェブサイト、WITS データベースより大和総研作成

図表6 AFTAによる自動車関連の特恵関税の引き下げ(インドネシア)



(注) 各 HS6 桁品目の最高税率を HS6 桁品目数で割って算出した単純平均。

(出所) ASEAN ウェブサイト、WITS データベースより大和総研作成

2.2 AFTAによる特恵関税引き下げ前後の自動車関連貿易等の変化

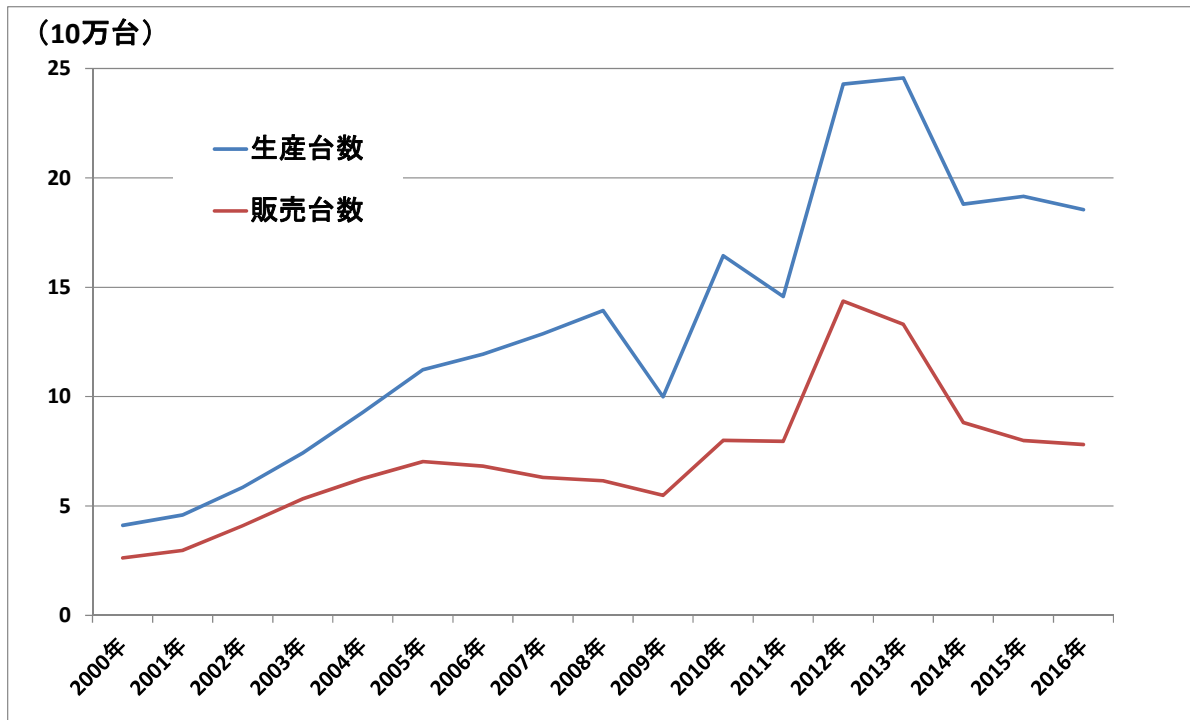
次に、自動車関連のASEAN域内からの輸入に対する特恵関税が引き下げられた前後において、タイ、インドネシアの自動車関連の貿易等がどのように変化したのかを見る。輸入額を見る場合には、輸入額は関税の影響だけでなく輸入国内における需要の変化の影響も受けるので、輸入国内における需要の変化による影響を排除するため、自動車の輸入額については輸入国内の自動車販売台数で割った国内販売1台当たりの輸入額、自動車部品の輸入額については輸入国内の自動車生産台数で割った自動車生産1台当たりの輸入額を見る。

2.2.1 タイ、インドネシアの自動車の貿易等の変化

2.2.1.1 タイの自動車の貿易等の変化

図表7は、2000年以降のタイ国内の自動車生産台数及び販売台数の推移を見たものである。このグラフを見ると、2000年以降タイ国内の生産台数と販売台数の差が少しずつ拡大しており、タイの自動車輸出が増加していることがわかる。

図表7 タイ国内の自動車生産台数・販売台数



(注1) 2016年の生産台数は、2016年上半期のデータの前年同期比を2015年のデータにかけて推計。

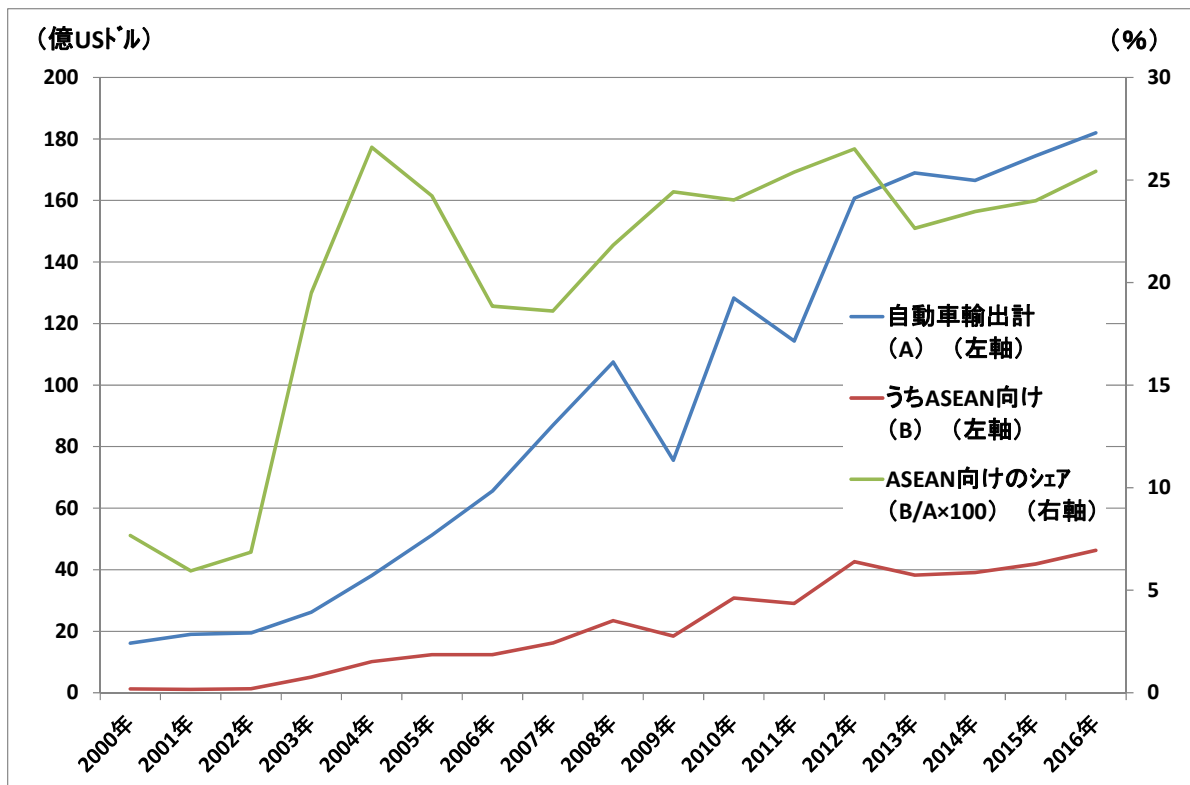
(注2) 2016年の販売台数は、2016年11月までのデータの前年同期比を2015年のデータにかけて推計。

(出所) 国際自動車工業連合会 (OICA) 統計、The Federation of Thai Industries 統計より大和総研作成

図表8は、貿易統計で2000年以降のタイの自動車輸出額の推移を、総額とASEAN域内向けに分けてみたものである。このグラフを見ると、タイの自動車輸出額が増加傾向にあること、ASEAN向け輸出の増加が寄与していることがわかる。特に2004年までの間は、ASEAN向け輸出額の輸出総額に占めるシェアが急速に増加しており、AFTAにより原則2002年までにASEAN先行加盟6か国の自動車の輸入に対する特惠関税が5%以下に引き下げられることになったことの影響が大きかったと考えられる。タイは、ASEANの中で自動車産業の集積が最も進んだ国であり、AFTAによりASEAN域内における自動車の輸入に対する特惠関税が引き下げられる中で、自動車の輸出を安定的に増加させたと考えられる。

図表9は、タイのASEAN域内からの自動車輸入額をタイ国内の自動車販売台数で割った額の2000年以降の推移を見たものである。このグラフを見ると、増加傾向にあるタイ国内の自動車販売台数で割った国内販売1台当たりでも、タイのASEAN域内からの自動車輸入額が安定的な増加傾向にあり、タイの国内市場におけるASEAN域内からの輸入車の浸透度が高まっていることがわかる。AFTAによりASEAN域内の自動車関税が引き下げられる中で、タイは、自動車の輸出と輸入を双方向で持続的に増加させている。

図表8 タイの自動車輸出額の推移（計、うち ASEAN 向け、ASEAN 向けのシェア）

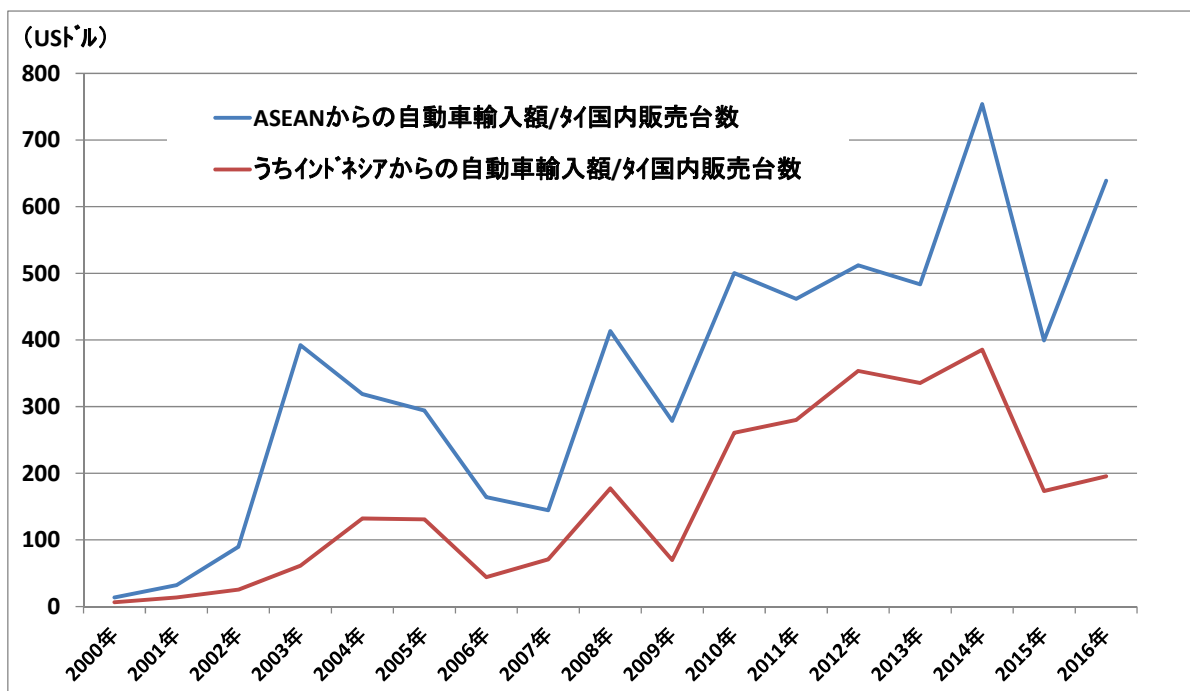


(注1) 自動車は、乗用自動車と貨物自動車の合計。

(注2) 2016年の輸出額は、2016年11月までのデータの前年同期比を2015年のデータにかけて推計。

(出所) Global Trade Atlas より大和総研作成

図表9 国内販売1台当たりのASEAN域内からの自動車輸入額（タイ）



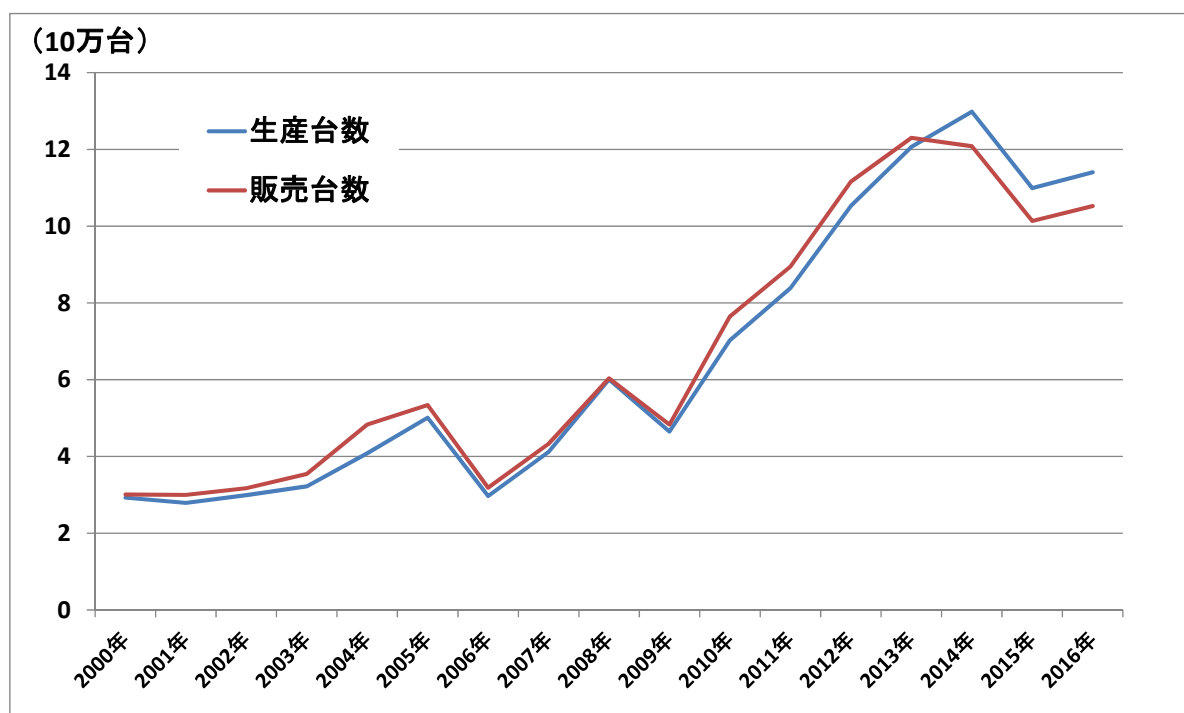
(注) 2016年の自動車輸入額、タイ国内販売台数は、2016年11月までのデータの前年同期比を2015年のデータにかけて推計。

(出所) Global Trade Atlas、The Federation of Thai Industries 統計より大和総研作成

2.2.1.2 インドネシアの自動車の貿易等の変化

図表 10 は、2000 年以降のインドネシア国内の自動車生産台数・販売台数の推移を見たものである。このグラフを見ると、2013 年頃まで販売台数と生産台数がほぼ同じ動きを続けており、タイとは異なり、AFTA により ASEAN 域内の自動車関税が引き下げられる中においても、生産は国内販売向けを中心に行われている。2014 年以降は、生産台数が販売台数を若干上回り、輸出が増加している。ただ、この現象は販売台数が急速な増加から減少に転じた際に起こっており、国内販売台数の減少にあわせて急に生産を減少させることが難しかったことが要因の一つであったと考えられる。

図表 10 インドネシア国内の自動車生産台数・販売台数

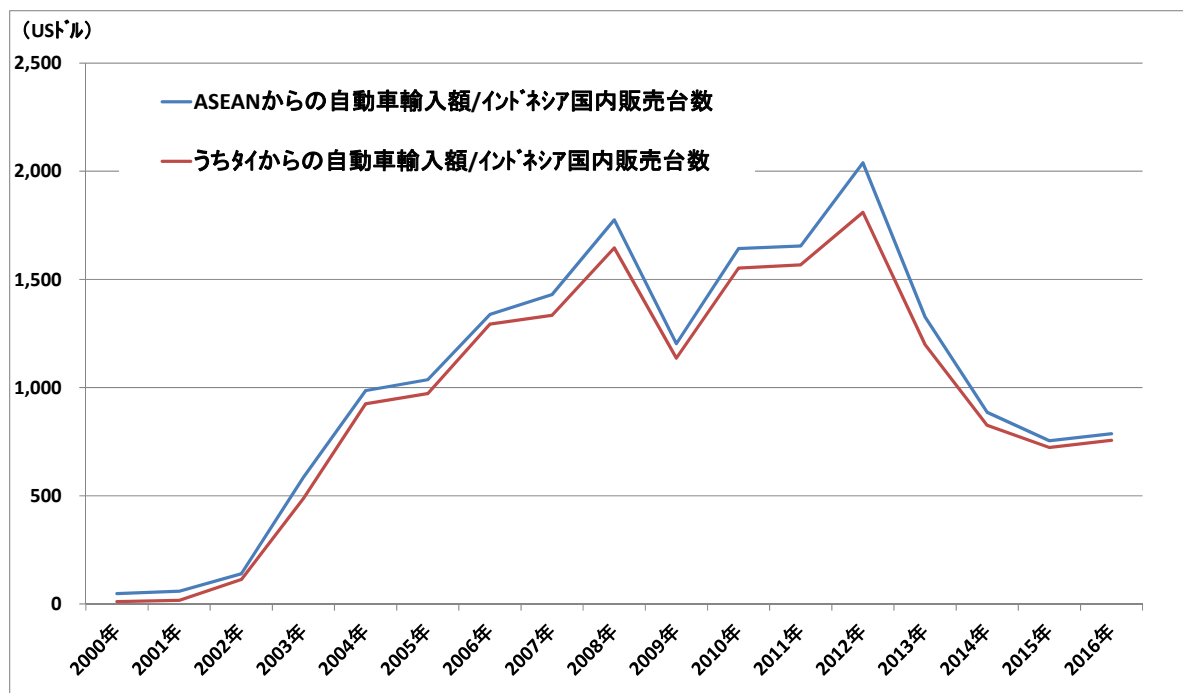


(注) 2016 年の生産台数は、2016 年上半期のデータの前年同期比を 2015 年のデータにかけて推計。

(出所) 国際自動車工業連合会 (OICA) 統計、Association of Indonesian Automotive Industries 統計より大和総研作成

図表 11 は、インドネシアの ASEAN 域内からの自動車輸入額をインドネシア国内の自動車販売台数で割った額の 2000 年以降の推移を見たものである。このグラフを見ると、増加傾向にあるインドネシア国内の自動車販売台数で割った国内販売 1 台当たりでも、ASEAN 域内からの自動車輸入額が 2012 年までは増加傾向にあったことがわかる。すなわち、AFTA による ASEAN 域内からの自動車の輸入に対する特惠関税の低下が、インドネシアの国内市場における ASEAN 域内からの輸入車の浸透度を高めたと見ることができる。

図表 11 国内販売 1 台当たりの ASEAN 域内からの自動車輸入額（インドネシア）



(注) 2016年の自動車輸入額は、2016年7月までのデータの前年同期比を2015年のデータにかけて推計。
 (出所) Global Trade Atlas、Association of Indonesian Automotive Industries 統計より大和総研作成

そして、インドネシアの場合、ASEAN域内からの自動車輸入額の大半は、タイからの自動車輸入額であり、この点でタイと異なっている。図表9に見られる通り、タイの場合は、インドネシアからの自動車輸入額は、ASEAN域内からの自動車輸入額の一部であり、ASEANの他の国からの自動車輸入額も、インドネシアからの自動車輸入額と同程度ある。これは、AFTAによる自動車の特恵関税引き下げによりASEAN域内向けの輸出が拡大したのは、タイで生産された自動車を中心であったためである。

2.2.2 タイ、インドネシアのASEAN域内からの自動車部品輸入の変化

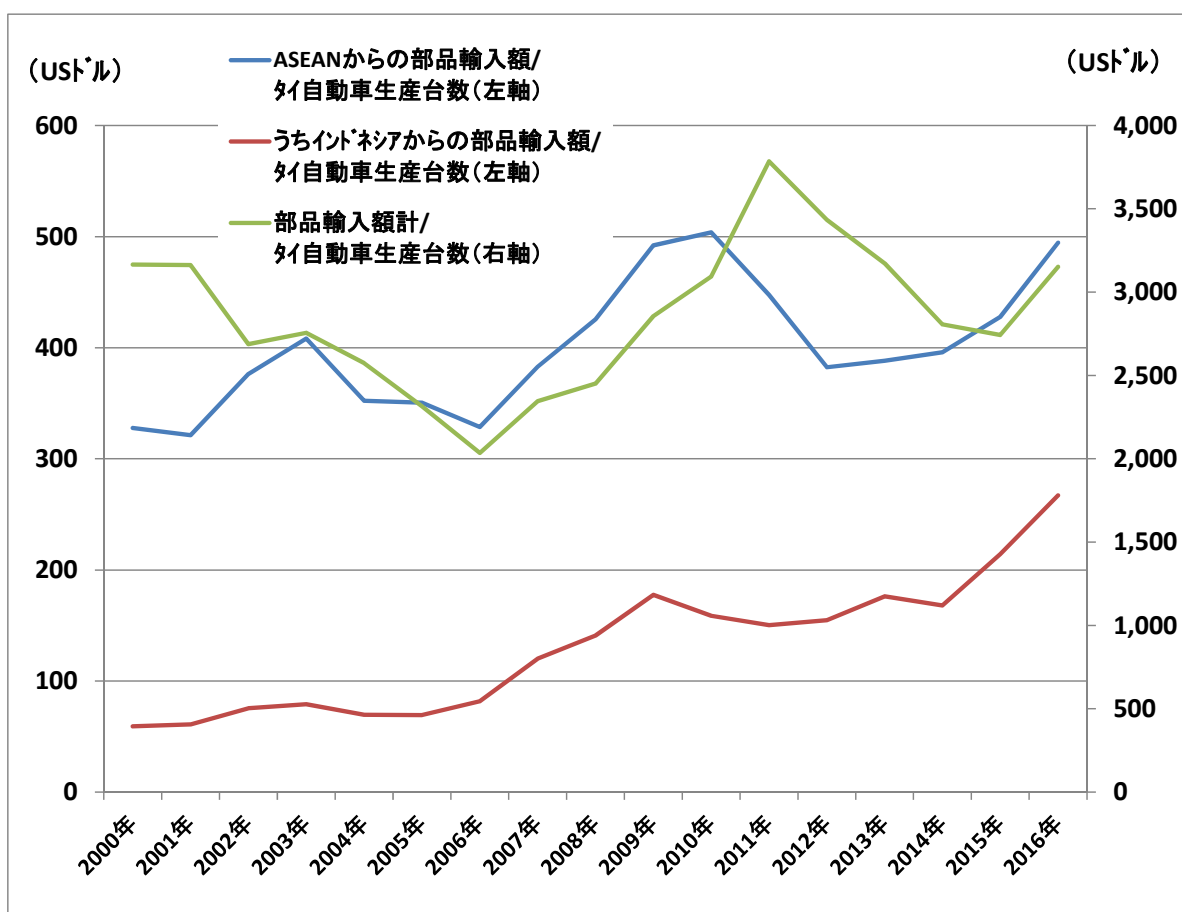
2.2.2.1 タイのASEAN域内からの自動車部品輸入の変化

図表12は、タイの自動車部品輸入額をタイの自動車生産台数で割った額の2000年以降の推移を、ASEAN域内からの部品輸入額、うちインドネシアからの部品輸入額、部品輸入額の合計のそれぞれについて見たものである。この期間において、自動車生産1台当たりで見ると、ASEAN域内からの部品輸入額が増加している一方で部品輸入額の合計が減少しているのは、2003年までで、それ以降はASEAN域内からの部品輸入額と部品輸入額の合計がおおむね同じ動きをしている。

図表4で見た通り、タイにおいては日本系ブランド車のシェアが高いが、2003年までの部品輸入額の減少は、主として日本からの部品輸入額の減少による。タイでは、他のASEAN諸国に先駆けて自動車部品産業の集積が進んでいたため、AFTAによる関税引き下げにより、日本からの部品輸入をASEAN域内からの部品輸入に切り替える余地は、あまり大きくなかったものと考

えられる。

図表 12 自動車生産 1 台当たりの自動車部品 (HS 8708) 輸入額 (タイ)



(注1) 2016年の部品輸入額は、2016年11月までのデータの前年同期比を2015年のデータにかけて推計。

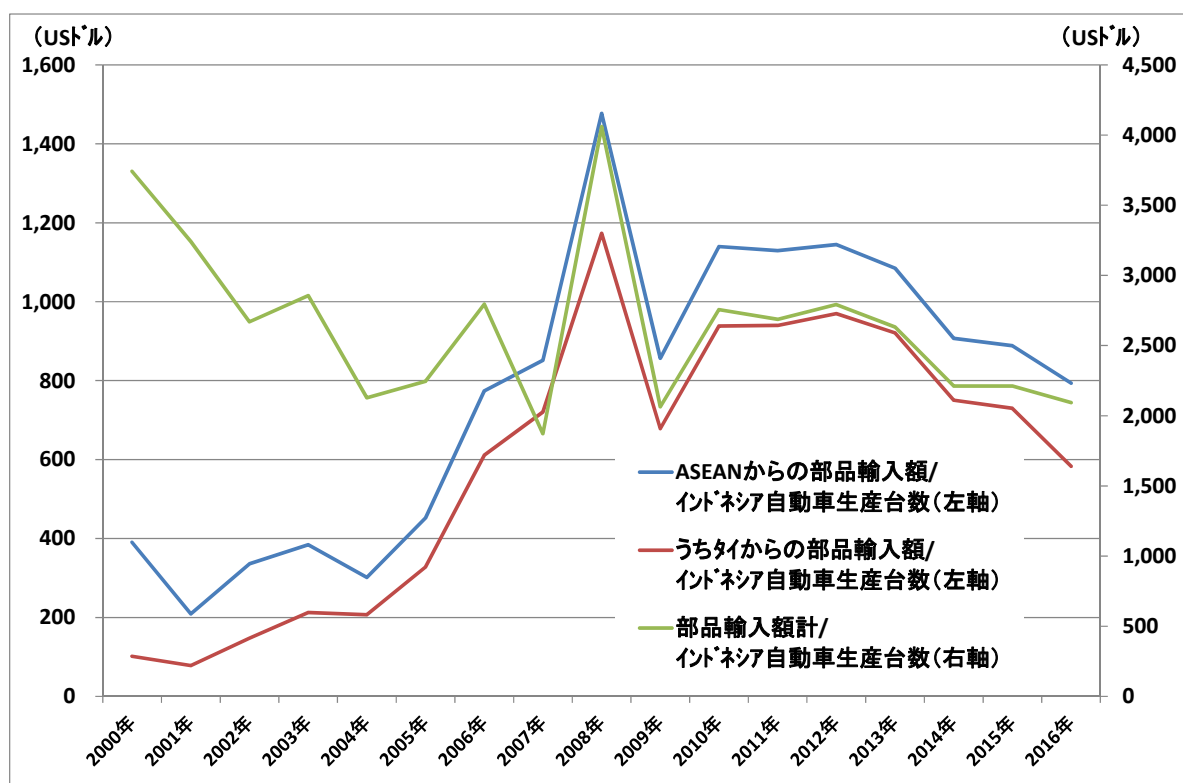
(注2) 2016年の生産台数は、2016年上半期のデータの前年同期比を2015年のデータにかけて推計。

(出所) Global Trade Atlas、国際自動車工業連合会 (OICA) 統計より大和総研作成

2.2.2.2 インドネシアのASEAN域内からの自動車部品輸入の変化

図表 13 は、インドネシアの自動車部品輸入額をインドネシアの自動車生産台数で割った額の 2000 年以降の推移を、ASEAN 域内からの部品輸入額、うちタイからの部品輸入額、部品輸入額の合計のそれぞれについて見たものである。インドネシアでも、タイと同様に、2000 年以降、ASEAN 域内からの部品輸入額が増加する一方で、部品輸入額の合計が減少している。部品輸入額の合計の減少は、タイと同様に、主として日本からの部品輸入額の減少による。ただ、この代替が、タイより長く、2007 年まで続いている。そして、その間に、自動車生産 1 台当たりの ASEAN 域内からの部品輸入額が 500US ドル以上増加している。タイでは、ASEAN 域内からの部品輸入額は、2003 年までに 100US ドル弱しか増加していない。そして、インドネシアでは、2008 年以降の自動車生産 1 台当たりの ASEAN 域内からの自動車部品輸入額は 1,000US ドル前後で推移している。これは、タイにおける 2004 年以降の自動車生産 1 台当たりの ASEAN 域内からの自動車部品輸入額の 2 倍以上である。

図表 13 自動車生産 1 台当たりの自動車部品 (HS 8708) 輸入額 (インドネシア)



(注 1) 2016 年の部品輸入額は、2016 年 7 月までのデータの前年同期比を 2015 年のデータにかけて推計。

(注 2) 2016 年の生産台数は、2016 年上半期のデータの前年同期比を 2015 年のデータにかけて推計。

(出所) Global Trade Atlas、国際自動車工業連合会 (OICA) 統計より大和総研作成

このように AFTA による関税引き下げ以降のインドネシアの ASEAN からの部品輸入の増加幅が大きいのは、インドネシアより早くタイで部品産業の集積が進んでいたためである。インドネシアでは、ASEAN 域内からの部品輸入の大半は、タイからの部品輸入である。

ただ、2013 年以降は、インドネシアにおける自動車生産 1 台当たりの部品輸入額の合計が低下傾向となっている。この背景には、インドネシアでは、2010 年以降自動車生産台数が急速に伸び、それに対応して部品産業の集積が進んだことがあると考えられる。図表 12 を見ると、タイのインドネシアからの自動車部品の輸入は、2015 年以降増加している。

(②に続く)