

2017年2月2日 全14頁

# ASEAN、中国のFTAと自動車・自動車部品貿易

## ②

### 貿易自由化において重要となる中国の乗用自動車の関税の取り扱い

経済調査部 主席研究員  
金子実

#### [要約]

- ASEANと中国の間では、ASEAN-中国自由貿易地域（ACFTA）による関税引き下げが2005年から始められ、自動車部品の関税引き下げが進んだ。
- その結果、ASEAN-中国間の自動車部品の貿易が拡大したが、ASEANの自動車生産における中国からの輸入部品の利用度が、中国の自動車生産におけるASEANからの輸入部品の利用度を大きく超えて高まっており、バランスを欠いた貿易の拡大となっている。
- 現在、東アジアの貿易自由化をさらに進めるため、ASEAN加盟国に中国のみならず日本や韓国なども加わって、東アジア地域包括的経済連携（RCEP）についての交渉が行われている。
- 自動車関連では、ACFTAでほとんど貿易自由化の進んでいない乗用自動車の取り扱いが重要となるが、ACFTAによる自動車部品の貿易の拡大がバランスを欠いたものであったこともあり、乗用自動車の貿易自由化が近い将来進む可能性はあまり高くないと思われる。
- したがって、日本の自動車メーカーは、これまで通り、ASEANや中国における乗用自動車の現地生産を進めることが必要と思われる。
- 他方、中国は今日では世界最大の乗用自動車生産国であり、貿易自由化率を固定する効果も持つFTAについては、腰を据えた交渉が期待される。

### 3. ACFTA による特惠関税引き下げと自動車・自動車部品貿易

#### 3.1 ACFTA による ASEAN 先行加盟 6 か国と中国の間の特惠関税引き下げ方式

ACFTA は、2002 年に枠組み協定が締結され、2004 年に合意されたスケジュールによる特惠関税の引き下げが、2005 年から開始された。このスケジュールでは、中国及びタイ、インドネシアを含む ASEAN 先行加盟 6 か国については、①ノーマルトラック（以下、「NT」という。NT は、Normal Track の略。）に分類された品目は、特惠関税を 2010 年または 2012 年までに 0% に引き下げ、②センシティブ品目（以下、「SL」という。SL は、Sensitive List の略。）に分類された品目は、特惠関税を 2012 年までに 20% 以下に、2018 年までに 5% 以下に引き下げ、③高度センシティブ品目（以下、「HSL」という。HSL は、Highly Sensitive List の略。）に分類された品目は、特惠関税を 2015 年までに 50% 以下に引き下げることとなっている。

また、一方の国が NT に分類しているにもかかわらず、他方の国が SL または HSL に分類している品目については、互惠規定が定められており、当該品目を NT に分類している国も、同じ品目を SL または HSL に分類している他方の国が特惠関税を引き下げるまでは、特惠関税の引き下げを遅らせてもよいこととなっている。

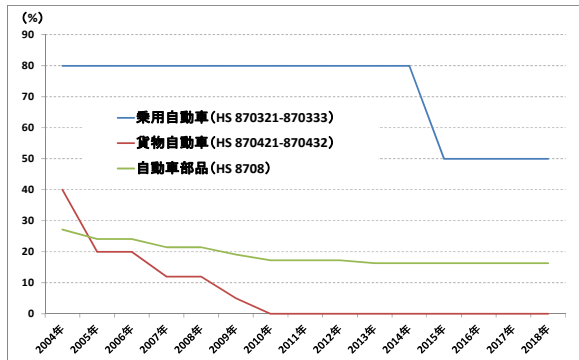
本稿では、タイと中国との間及びインドネシアと中国との間について、ACFTA による特惠関税引き下げの状況と、特惠関税引き下げの前後における自動車関連貿易の変化を見ることとする。

#### 3.2 ACFTA によるタイ-中国間の自動車関連の特惠関税の引き下げと貿易の変化

##### 3.2.1 ACFTA によるタイ-中国間の自動車関連の特惠関税の引き下げ

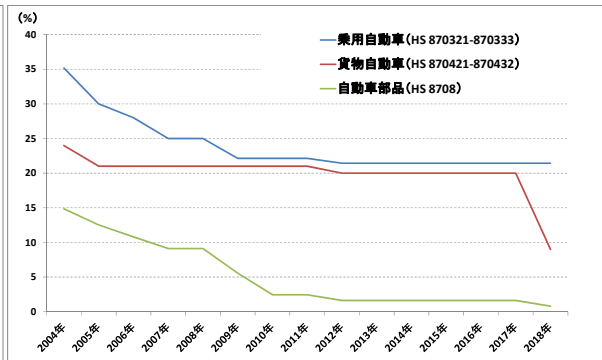
ASEAN のウェブサイト、中国政府の China FTA Network ウェブサイト及び WITS データベースにより、タイと中国の間の、互惠規定を適用しない場合の乗用自動車、貨物自動車、自動車部品の特惠関税の平均値をグラフ化したものが、図表 14、15 である。平均値を算出してグラフ化したのは、全体の傾向を定量的に見るためで、乗用自動車と貨物自動車については、図表 5、6 と同様に各 HS6 桁品目の中の最高税率をとって、それらを合計して HS6 桁品目数で割ることにより関税率の平均値を算出した。他方、自動車部品については、HS6 桁品目より詳細な品目ごとにも異なる関税引き下げスケジュールが定められているので、HS8 桁品目ごとに最高税率をとり、HS6 桁品目ごとにそれらの平均値を算出した上で、さらにそれらを合計して 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。

図表 14 ACFTA による自動車関連の対中国特  
恵関税引き下げスケジュール (タイ)



(注 1) 互恵規定を適用しない場合の関税率から算出。  
(注 2) 乗用自動車、貨物自動車は、各 HS6 桁品目の最  
高税率を HS 品目数で割って算出した単純平均。  
(注 3) 自動車部品については、HS6 桁品目ごとにその  
中に含まれる各 HS8 桁品目の最高税率を HS8 桁品目数  
で割って単純平均した上で、そうして算出された各  
HS6 桁品目の関税率の単純平均を HS6 桁品目数で割っ  
て算出。  
(出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェ  
ブサイト、WITS データベースより大和総研作成

図表 15 ACFTA による自動車関連の対タイ特恵関  
税引き下げスケジュール (中国)



(注 1) 互恵規定を適用しない場合の関税率から算出。  
(注 2) 乗用自動車、貨物自動車は、各 HS6 桁品目の最  
高税率を HS 品目数で割って算出した単純平均。  
(注 3) 自動車部品については、HS6 桁品目ごとにその  
中に含まれる各 HS8 桁品目の最高税率を HS8 桁品目数  
で割って単純平均した上で、そうして算出された各 HS6  
桁品目の関税率の単純平均を HS6 桁品目数で割って算  
出。  
(出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェ  
ブサイト、WITS データベースより大和総研作成

図表 14、15 を図表 5、6 と比較すると、AFTA では、乗用自動車、貨物自動車、自動車部品の  
特恵関税が、すべて類似のスケジュールで引き下げられているのに対し、ACFTA では、乗用自動  
車、貨物自動車、自動車部品の各関税引き下げスケジュールが大きく異なっており、特に乗用  
自動車の特恵関税は、あまり引き下げられていない。

次に、図表 14 と図表 15 を比較すると、タイでは、貨物自動車の特恵関税が大きく引き下  
げられているが、自動車部品の特恵関税があまり引き下げられていないのに対し、中国では、貨  
物自動車の特恵関税はあまり引き下げられていないのに対して、自動車部品の特恵関税は大き  
く引き下げられている。

タイと中国の間で、このような関税引き下げスケジュールの違いがあるのは、タイと中国の  
間で、NT、SL、HSL への自動車関連品目の分類の仕方が異なっているためである。以下、NT、SL、  
HSL への分類の仕方の違いを、インドネシアも含めて見る。

HS6 桁品目の中に NT に分類される品目と SL に分類される品目と HSL に分類される品目が混在  
している場合があるが、簡便化のために、HS6 桁品目の中に HSL に分類される品目が入っている  
場合は当該 HS6 桁品目は HSL に分類されていることとし、HS6 桁品目の中に HSL に分類される品  
目は入っていないが SL に分類される品目は入っている場合には当該 HS6 桁品目は SL に分類さ  
れていることとし、HS6 桁品目に NT に分類される品目しか含まれない場合は、当該 HS6 桁品目  
は NT に分類されていることと見なす。

まず、乗用自動車について、中国、タイ、インドネシアにおいて HS6 桁品目が NT、SL、HSL

にどのように分類されているかを見たものが、図表 16 である。

図表 16 ACFTA における乗用自動車 (HS 8703) の HS6 桁品目の NT、SL、HSL 分類

HSコード	中国	タイ	インドネシア
870321(ガソリン乗用車(1000cc以下))	HSL	HSL	HSL
870322(ガソリン乗用車(1000-1500cc))	HSL	HSL	HSL
870323(ガソリン乗用車(1500-3000cc))	HSL	HSL	HSL
870324(ガソリン乗用車(3000cc超))	HSL	HSL	HSL
870331(ディーゼル乗用車(1500cc以下))	HSL	HSL	HSL
870332(ディーゼル乗用車(1500-2500cc))	HSL	HSL	HSL
870333(ディーゼル乗用車(2500cc超))	NT	HSL	HSL

(注 1) HS6 桁品目の中に HSL の品目が含まれる場合には、当該 HS6 桁品目を HSL に分類。

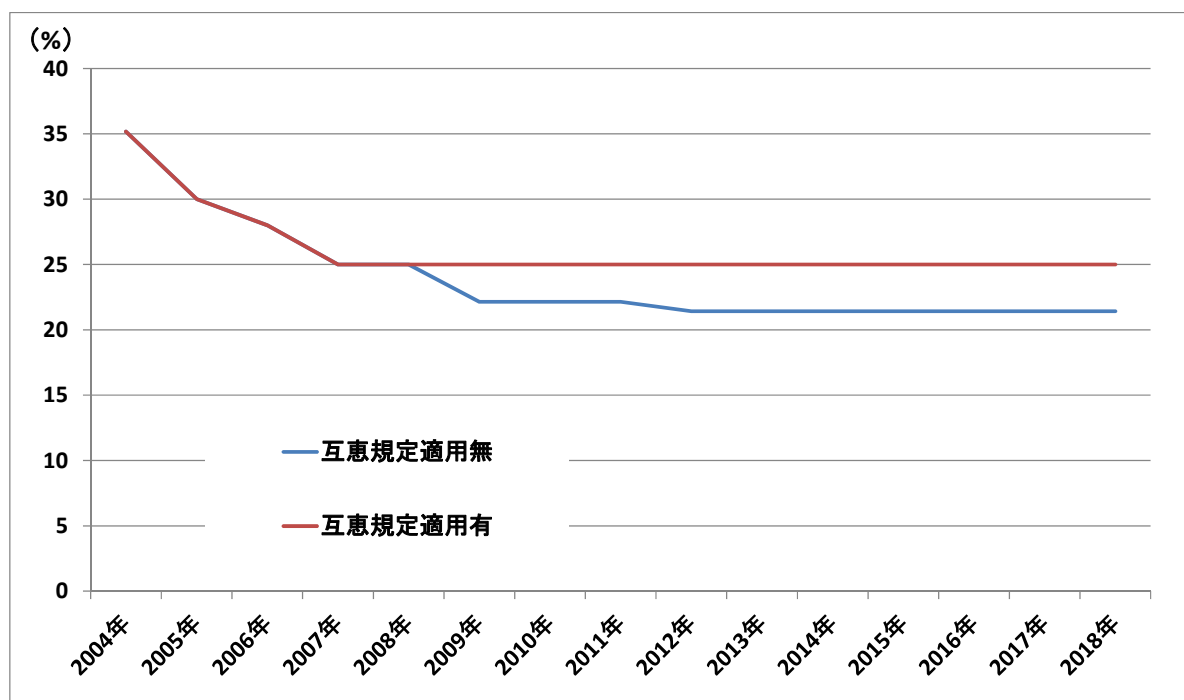
(注 2) HS6 桁品目の中のすべての品目が NT の品目である場合に、当該 HS6 桁品目を NT に分類。

(注 3) ヤマブキ色は、中国が NT に分類しているのに対し、タイ、インドネシアが HSL に分類している品目であることから、中国がタイ、インドネシアからの輸入に対し互惠規定を適用する可能性があることを示す。

(出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェブサイトより大和総研作成

この表の HS コード 870333 (ヤマブキ色を付した品目) は、中国が NT に分類しているのに対して、タイ、インドネシアが HSL に分類しているため、中国が互惠規定を適用して、図表 15 で平均値をグラフ化した関税引き下げスケジュールより高い関税を設定する可能性があることを示している。図表 17 は、簡便化のために HS6 桁品目の中に異なる税率がある可能性は捨象して、中国がこの品目のタイからの輸入に対して互惠規定を適用した場合に、図表 15 の乗用自動車のグラフがどの程度上方にシフトするかを示したものである。

図表 17 ACFTA における中国の対タイ乗用自動車特惠関税への互惠規定適用可能性



(注) 互惠規定適用有は、図表 16 でヤマブキ色を付した HS6 桁品目のすべての品目の中国からの輸入についてタイが当該 HS6 桁品目の最高税率を適用し、中国が同じ品目のタイからの輸入のすべてについて互惠規定を適用したと仮定した場合の平均税率を示す。

(出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェブサイト、WITS データベースより大和総研作成

次に、貨物自動車について、中国、タイ、インドネシアにおいて HS6 桁品目が NT、SL、HSL にどのように分類されているかを見たものが、図表 18 である。

図表 18 ACFTA における貨物自動車 (HS 8704) の HS6 桁品目の NT、SL、HSL 分類

HSコード	中国	タイ	インドネシア
870421(ディーゼル貨物車(5トン以下))	HSL	NT	HSL
870422(ディーゼル貨物車(5-20トン))	SL	NT	HSL
870423(ディーゼル貨物車(20トン超))	SL	NT	HSL
870431(ガソリン貨物車(5トン以下))	SL	NT	HSL
870432(ガソリン貨物車(5トン超))	SL	NT	HSL

(注 1) HS6 桁品目の中に HSL の品目が含まれる場合には、当該 HS6 桁品目を HSL に分類。

(注 2) HS6 桁品目の中に HSL の品目は含まれないが、SL の品目が含まれる場合には、当該 HS6 桁品目を SL に分類。

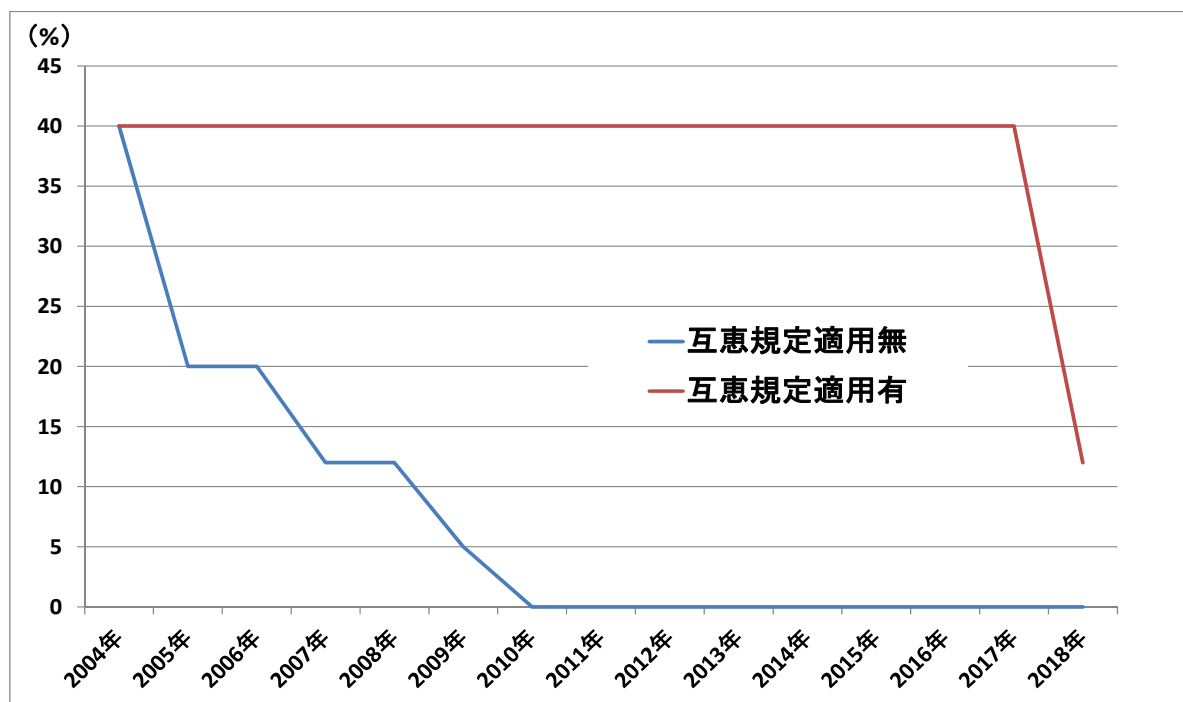
(注 3) HS6 桁品目の中のすべての品目が NT の品目である場合に、当該 HS6 桁品目を NT に分類。

(注 4) 黄色は、タイが NT に分類しているのに対し、中国が HSL または SL に分類している品目であることから、タイが中国からの輸入に対し互恵規定を適用する可能性があることを示す。

(出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェブサイトより大和総研作成

この表の HS コード 870421-870432 (黄色を付した品目) は、タイが NT に分類しているのに対して、中国が SL または HSL に分類しているので、タイが互恵規定を適用して、図表 14 で平均値をグラフ化した関税引き下げスケジュールより高い関税を設定する可能性があることを示している。図表 19 は、簡便化のために HS6 桁品目の中に異なる税率がある可能性は捨象して、タイがこの品目の中国からの輸入に対して互恵規定を適用した場合に、図表 14 の貨物自動車のグラフがどの程度上方にシフトするかを示したものである。

図表 19 ACFTA におけるタイの対中国貨物自動車特惠関税への互恵規定適用可能性



(注) 互恵規定適用有は、図表 18 で黄色を付した HS6 桁品目のすべての品目のタイからの輸入について中国が当該 HS6 桁品目の最高税率を適用し、タイが同じ品目の中国からの輸入のすべてについて互恵規定を適用したと仮定した場合の平均税率を示す。

(出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェブサイト、WITS データベースより大和総研作成

このグラフを見ると、タイは、貨物自動車のすべての品目を NT に分類して、2010 年までに特惠関税を 0% に引き下げる関税引き下げスケジュールを提示しているものの、中国が、貨物自動車のすべての品目を SL または HSL に分類しているため、タイは、2017 年までは、MFN 税率である 40% を引き下げる必要がない可能性があることになる。したがって、貨物自動車について提示された特惠関税引き下げスケジュールについては、タイと中国との間に大きな違いがあったが、タイが互惠規定を適用した場合には、両国とも 2017 年までほとんど関税を引き下げず、両国が適用する関税にはほとんど違いがないことになる。

最後に、自動車部品について、中国、タイ、インドネシアにおいて HS6 桁品目が NT、SL、HSL にどのように分類されているかを見たものが、図表 20 である。

図表 20 ACFTA における自動車部品 (HS 8708) の HS6 桁品目の NT、SL、HSL 分類

HS コード	中国	タイ	インドネシア
870810(バンパー関連)	NT	NT	SL
870821(シートベルト)	NT	NT	NT
870829(その他の車体関連)	SL	HSL	SL
870830(ブレーキ関連)	SL	HSL	SL
870840(ギヤボックス関連)	SL	HSL	SL
870850(駆動軸・非駆動軸関連)	SL	HSL	NT
870870(車輪関連)	NT	NT	SL
870880(懸架装置関連)	NT	HSL	SL
870891(ラジエーター関連)	NT	HSL	SL
870892(消音装置・排気管関連)	NT	HSL	SL
870893(クラッチ関連)	NT	HSL	SL
870894(ハンドル関連)	NT	HSL	NT
870895(安全エアバッグ関連)	SL	HSL	SL
870899(その他)	NT	HSL	SL

(注 1) HS6 桁品目の中に HSL の品目が含まれる場合には、当該 HS6 桁品目を HSL に分類。

(注 2) HS6 桁品目の中に HSL の品目は含まれないが、SL の品目が含まれる場合には、当該 HS6 桁品目を SL に分類。

(注 3) HS6 桁品目の中のすべての品目が NT の品目である場合に、当該 HS6 桁品目を NT に分類。

(注 4) ヤマブキ色は、中国が NT に分類しているのに対し、タイ、インドネシアが HSL または SL に分類している品目であることから、中国がタイ、インドネシアからの輸入に対し互惠規定を適用する可能性があることを示す。

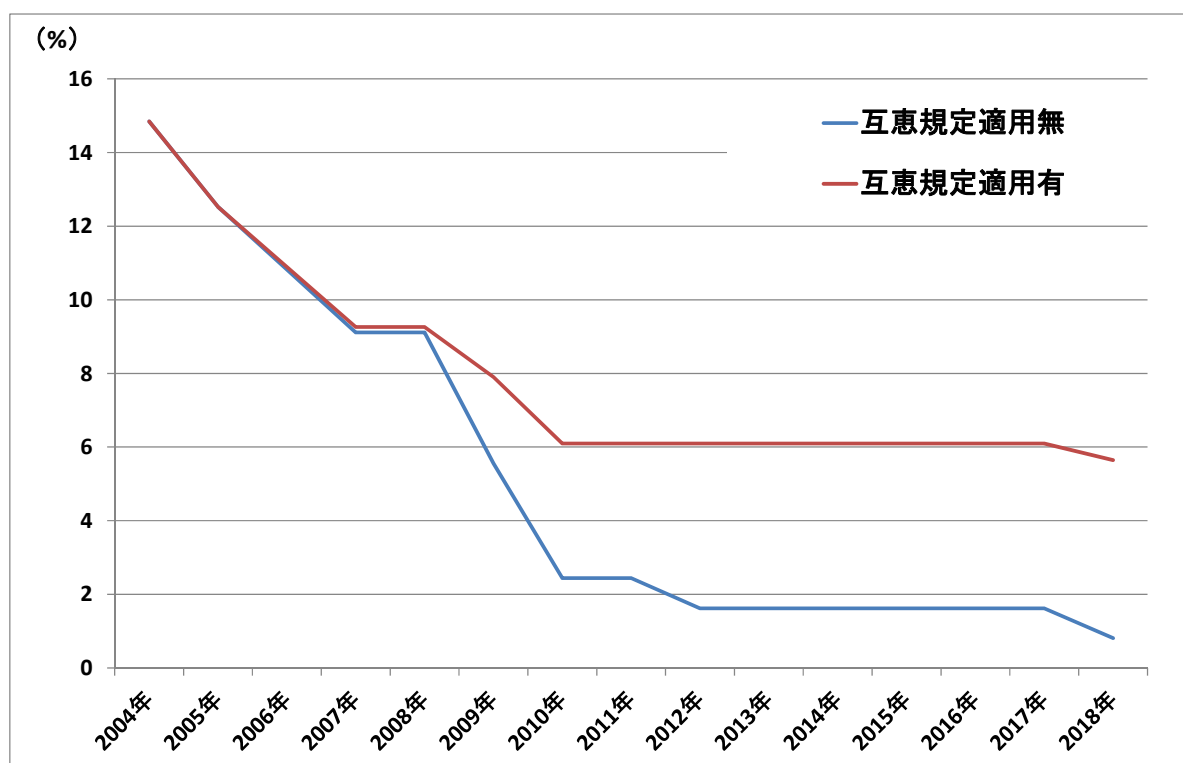
(注 5) 緑色は、インドネシアが NT に分類しているのに対し、中国が SL に分類している品目であることから、インドネシアが中国からの輸入に対し互惠規定を適用する可能性があることを示す。

(出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェブサイトより大和総研作成

この表の HS コード 870810、870870、870880、870891、870892、870893、870894、870895、870899 (ヤマブキ色を付した品目) は、中国が NT に分類しているのに対して、タイまたはインドネシアが SL または HSL に分類しているため、中国が互惠規定を適用して、図表 15 で平均値をグラフ化した関税引き下げスケジュールより高い関税を設定する可能性があることを示している。図表 21 は、簡便化のために HS6 桁品目の中に異なる税率がある可能性は捨象して、中国がこの品目のタイからの輸入に対して互惠規定を適用した場合に、図表 15 の自動車部品のグラフがど

の程度上方にシフトするかを示したものである。

図表 21 ACFTA における中国の対タイ自動車部品特惠関税への互恵規定適用可能性



(注) 互恵規定適用有は、図表 20 でヤマブキ色を付した HS6 桁品目のすべての品目の中国からの輸入についてタイが当該 HS6 桁品目の最高税率を適用し、中国が同じ品目のタイからの輸入のすべてについて互恵規定を適用したと仮定した場合の平均税率を示す。

(出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェブサイト、WITS データベースより大和総研作成

このグラフを見ると、中国が提示した関税引き下げスケジュールでは、自動車部品の関税は、平均で 13%前後引き下げられることになっていたが、中国が互恵規定を適用した場合には平均で 10%前後しか引き下げられないことになる。図表 14 と図表 15 を比較した際には、自動車部品の特惠関税の平均は、タイの関税引き下げスケジュールでは 10%前後しか引き下げられないのに対して、中国の関税引き下げスケジュールでは 13%前後引き下げられ、中国の方が大きな関税引き下げを行うように見えたが、中国が互恵規定を適用すると、両国の関税引き下げの程度には大きな差がなくなってしまうのである。

以上のことから、ACFTA によるタイ-中国間の関税引き下げにおいては、同じ品目についての双方の関税の引き下げ幅には、大きな差はないと考えられる。

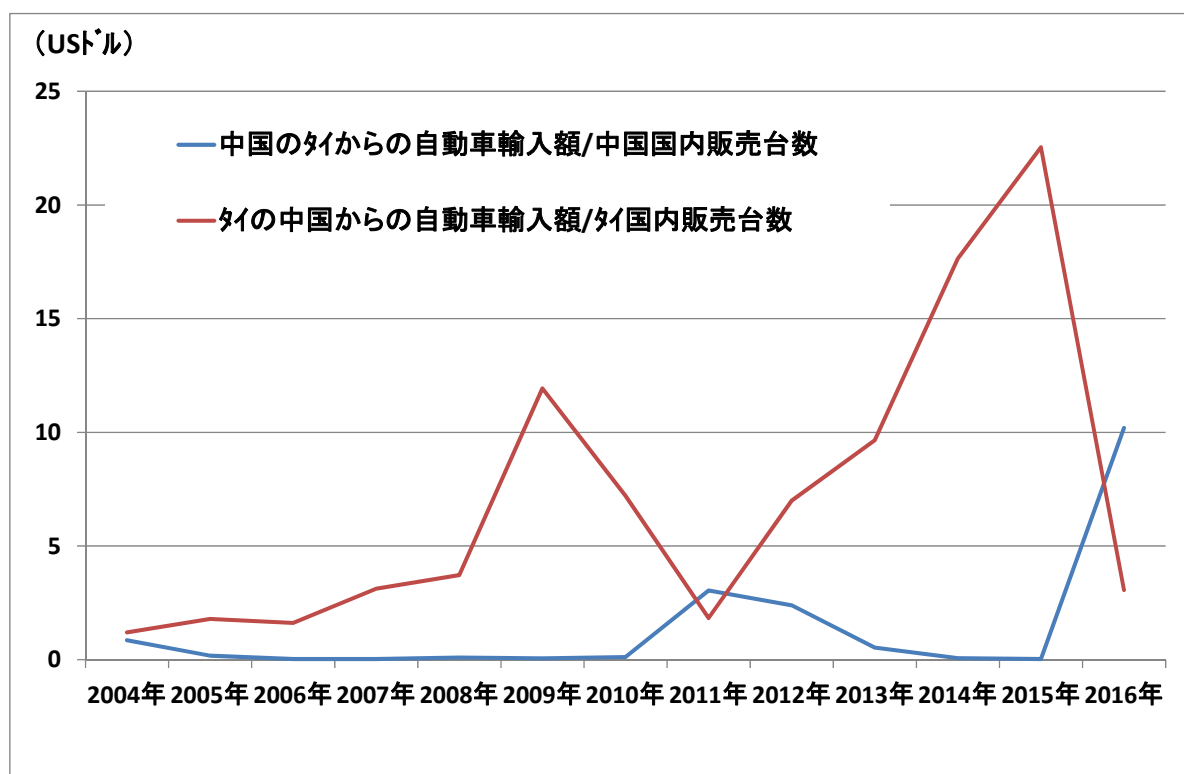
### 3.2.2 ACFTA による特惠関税引き下げ前後のタイ-中国間の自動車関連貿易の変化

#### 3.2.2.1 タイ-中国間の自動車貿易の変化

図表 22 は、中国のタイからの自動車輸入額を中国国内の自動車販売台数で割った額と、タイの中国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、2004 年以降の推移を見

たものである。このグラフを見ると、2005年にACFTAによる特惠関税の引き下げが始まって以降、双方向での国内販売1台当たりの自動車輸入額の増加が見られるが、その額は、最も大きくなった年でも25USドル以下である。図表9で見たように、タイにおける国内販売1台当たりのASEAN域内からの自動車輸入額は、足元500USドル前後で推移しており、それに比べるとACFTAによる輸入車の国内浸透度は、双方向で著しく低い。これは、AFTAでは自動車のASEAN域内の特惠関税が0%に引き下げられているのに対し、ACFTAでは自動車の特惠関税が双方のMFN税率からほとんど引き下げられていない結果と考えられる。

図表 22 国内販売1台当たりの自動車輸入額（タイ→中国、中国→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。

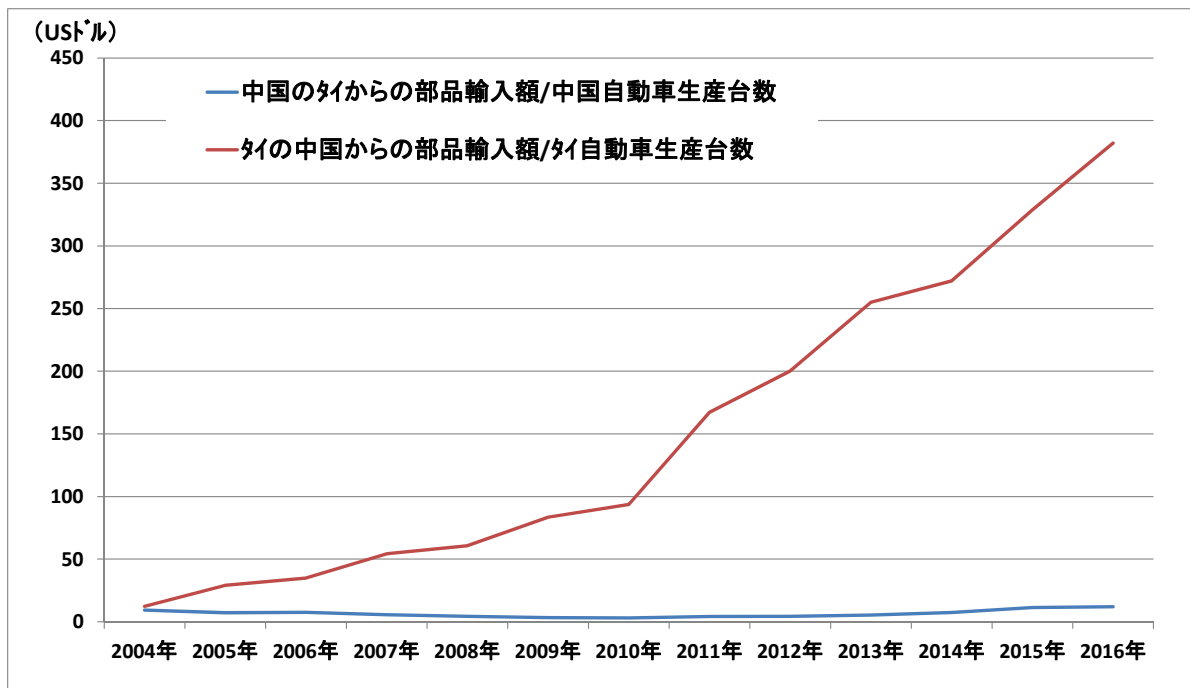
(出所) Global Trade Atlas、China Association of Automobile Manufacturers 統計、The Federation of Thai Industries 統計より大和総研作成

### 3.2.2.2 タイ-中国間の自動車部品貿易の変化

図表23は、中国のタイからの自動車部品輸入額を中国の自動車生産台数で割った額と、タイの中国から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、2004年以降の推移を見たものである。このグラフを見ると、タイの自動車生産における中国からの輸入部品の利用度が、中国の自動車生産におけるタイからの輸入部品の利用度よりも、はるかに急速に高まっていることがわかる。また、このグラフを図表12と比較すると、タイの自動車生産における中国からの輸入部品の利用度は、タイの自動車生産におけるASEAN域内からの輸入部品の利用度に近い水準にまで高まっていることがわかる。



図表 23 自動車国内生産 1 台当たりの自動車部品 (HS 8708) 輸入額 (タイ→中国、中国→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

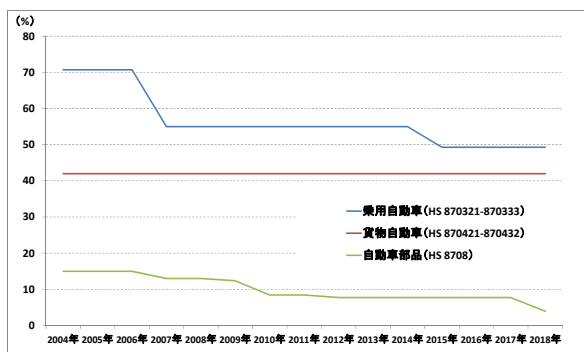
ACFTA による特惠関税引き下げによるタイ-中国間の自動車部品の貿易の拡大が、このようにバランスを欠いたものとなった背景には、ACFTA の枠組み協定が最初に締結された 2002 年頃以降、中国の自動車生産台数は、タイの自動車生産台数を上回るスピードで増加し、中国の自動車部品産業は、タイの自動車部品産業を上回るスピードで競争力を向上させたことがあるものと考えられる。ACFTA の枠組み協定が締結された頃には、その後中国で起こったような自動車生産台数の急速な増加は、あまり予想されていなかったと思われる。

### 3.3 ACFTAによるインドネシア-中国間の自動車関連の特惠関税の引き下げと貿易の変化

#### 3.3.1 ACFTAによるインドネシア-中国間の自動車関連の特惠関税の引き下げ

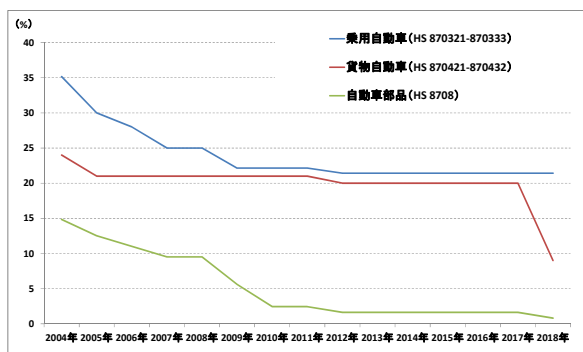
タイと中国の間の特恵関税について図表 14、15 を作成したのと同じ方法で、インドネシアと中国の間の互惠規定を適用しない場合の乗用自動車、貨物自動車、自動車部品の特惠関税の平均値をグラフ化したものが、図表 24、25 である。

図表 24 ACFTA による自動車関連の対中国特恵関税引き下げスケジュール（インドネシア）



(注1) 互惠規定を適用しない場合の関税率から算出。  
 (注2) 乗用自動車、貨物自動車は、各 HS6 桁品目の最高税率を HS 品目数で割って算出した単純平均。  
 (注3) 自動車部品については、HS6 桁品目ごとにその中に含まれる各 HS8 桁品目の最高税率を HS8 桁品目数で割って単純平均した上で、そうして算出された各 HS6 桁品目の関税率の単純平均を HS6 桁品目数で割って算出。  
 (出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェブサイト、WITS データベースより大和総研作成

図表 25 ACFTA による自動車関連の対インドネシア特恵関税引き下げスケジュール（中国）



(注1) 互惠規定を適用しない場合の関税率から算出。  
 (注2) 乗用自動車、貨物自動車は、各 HS6 桁品目の最高税率を HS 品目数で割って算出した単純平均。  
 (注3) 自動車部品については、HS6 桁品目ごとにその中に含まれる各 HS8 桁品目の最高税率を HS8 桁品目数で割って単純平均した上で、そうして算出された各 HS6 桁品目の関税率の単純平均を HS6 桁品目数で割って算出。  
 (出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェブサイト、WITS データベースより大和総研作成

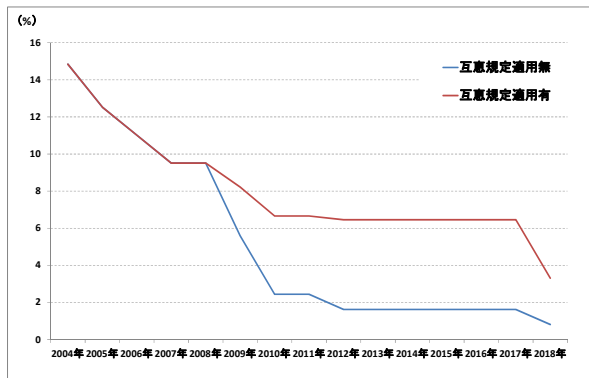
図表 25 の中国の対インドネシア特恵関税引き下げスケジュールは、図表 15 の中国の対タイ特恵関税引き下げスケジュールと類似している。

図表 24 のインドネシアの対中国特恵関税引き下げスケジュールは、図表 14 のタイの対中国特恵関税引き下げスケジュールと比べると、タイでは、貨物自動車の特恵関税が引き下げられることになっていたが、インドネシアでは、貨物自動車の特恵関税が引き下げられないこととなっている。

自動車部品については、図表 24 のインドネシアの特恵関税の引き下げ幅は、図表 25 の中国の特恵関税引き下げ幅に比べて小さいが、この差については、中国が互惠規定を適用することで縮まる可能性がある。中国が自動車部品について互惠規定を適用した場合、図表 25 の自動車部品のグラフがどの程度上方にシフトするかを見たものが、図表 26 である。また、図表 20 で緑色が付されている HS コード 870850 については、インドネシアが互惠規定を適用する可能性もあり、インドネシアがこの互惠規定を適用した場合に図表 24 の自動車部品のグラフがどの程度上方にシフトするかを見たのが図表 27 である。

以上をまとめると、ACFTA によるインドネシア-中国間の関税引き下げにおいても、同じ品目についての双方の関税の引き下げ幅には、大きな差はないと考えられる。

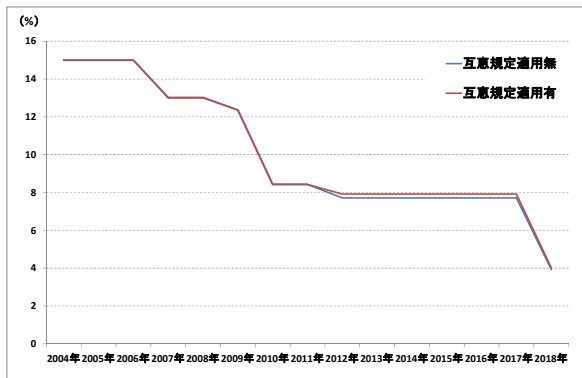
図表 26 ACFTAにおける中国の対インドネシア自動車部品特惠関税への互恵規定適用可能性



(注) 互恵規定適用有は、図表 20 でヤマブキ色を付した HS6 桁品目のすべての品目の中国からの輸入についてインドネシアが当該 HS6 桁品目の最高税率を適用し、中国が同じ品目のインドネシアからの輸入のすべてについて互恵規定を適用したと仮定した場合の平均税率を示す。

(出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェブサイト、WITS データベースより大和総研作成

図表 27 ACFTAにおけるインドネシアの対中国自動車部品特惠関税への互恵規定適用可能性



(注) 互恵規定適用有は、図表 20 で緑色を付した HS6 桁品目のすべての品目のインドネシアからの輸入について中国が当該 HS6 桁品目の最高税率を適用し、インドネシアが同じ品目の中国からの輸入のすべてについて互恵規定を適用したと仮定した場合の平均税率を示す。

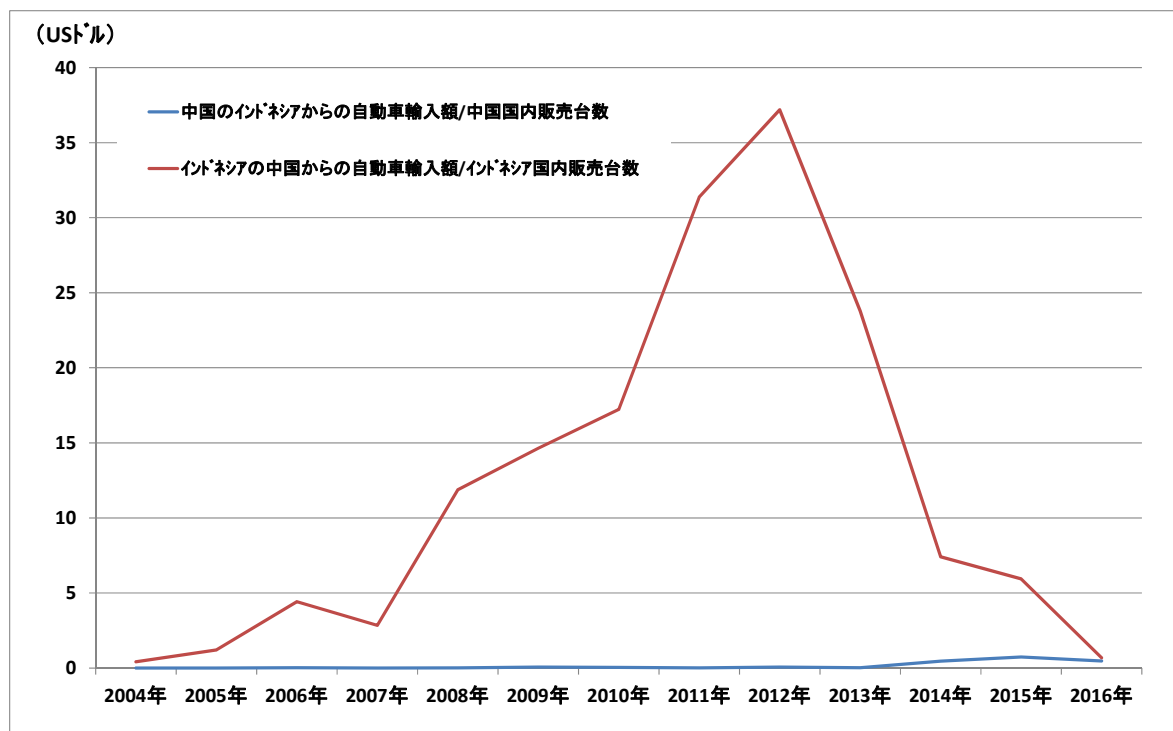
(出所) ASEAN ウェブサイト、China FTA Network ウェブサイト、WITS データベースより大和総研作成

### 3.3.2 ACFTAによる特惠関税引き下げ前後のインドネシア-中国間の自動車関連貿易の変化

#### 3.3.2.1 インドネシア-中国間の自動車貿易の変化

図表 28 は、中国のインドネシアからの自動車輸入額を中国国内の自動車販売台数で割った額と、インドネシアの中国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、2004 年以降の推移を見たものである。このグラフを見ると、2005 年に ACFTA による特惠関税の引き下げが始まって以降、インドネシアにおいて、国内販売 1 台当たりの中国からの自動車輸入額の増加が見られるが、その額は、最も大きくなった年でも 40US ドル以下である。図表 11 で見たように、インドネシアにおける国内販売 1 台当たりの ASEAN 域内からの自動車輸入額は、700US ドル以上で推移しており、それに比べると ACFTA によるインドネシアにおける中国からの輸入車の国内浸透度は、著しく低い。これは、AFTA では自動車の ASEAN 域内の特惠関税が 0%に引き下げられているのに対し、ACFTA では自動車の特惠関税は MFN 税率からほとんど引き下げられていない結果と考えられる。

図表 28 国内販売 1 台当たりの自動車輸入額（インドネシア→中国、中国→インドネシア）



(注 1) 中国の 2016 年の自動車輸入額は、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。

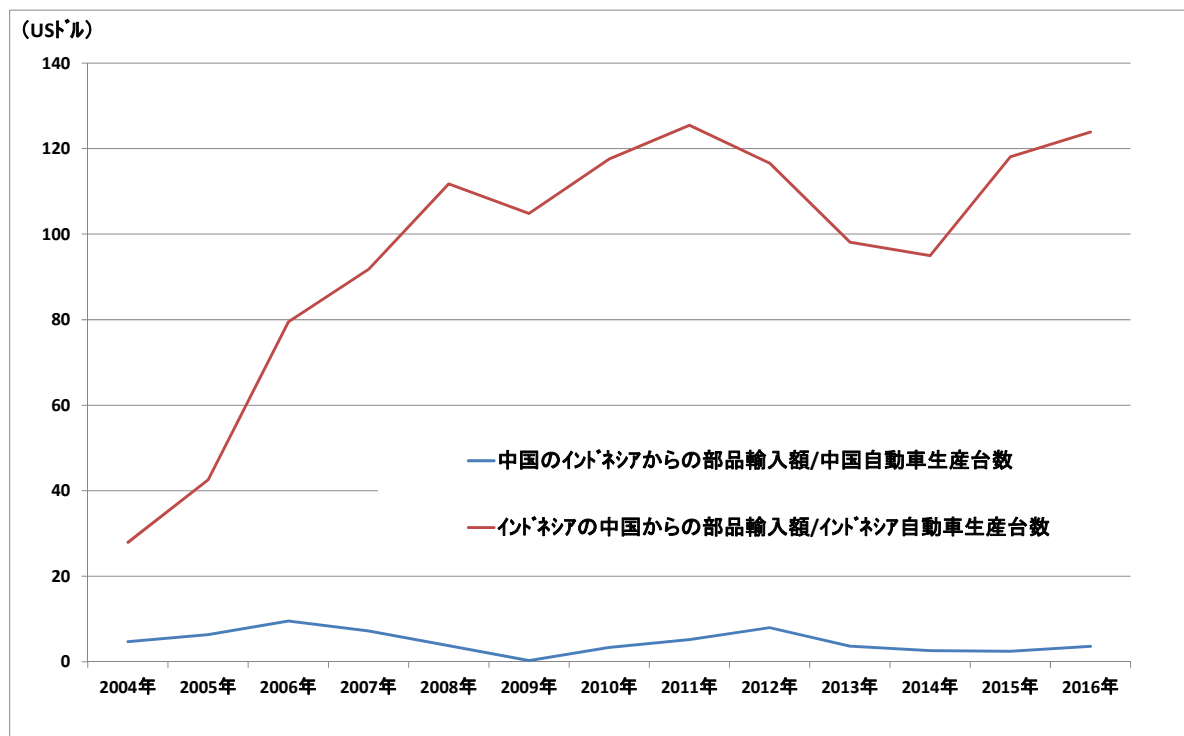
(注 2) インドネシアの 2016 年の自動車輸入額は、2016 年 7 月までのデータの前年同期比を 2015 年のデータにかけて推計。

(出所) Global Trade Atlas、China Association of Automobile Manufacturers 統計、Association of Indonesian Automotive Industries 統計より大和総研作成

### 3.3.2.2 インドネシア-中国間の自動車部品貿易の変化

図表 29 は、中国のインドネシアからの自動車部品輸入額を中国の自動車生産台数で割った額と、インドネシアの中国からの自動車部品額をタイの自動車生産台数で割った額の、2004 年以降の推移を見たものである。このグラフを見ると、インドネシアの自動車生産における中国からの輸入部品の利用度が、中国の自動車生産におけるインドネシアからの輸入部品の利用度よりも、はるかに急速に高まっていることがわかる。これは、タイ-中国間の自動車部品貿易の変化と類似の変化であり、ACFTA の枠組み協定が最初に締結された 2002 年頃以降、中国の自動車部品産業は、インドネシアの自動車部品産業も上回るスピードで競争力を向上させたと考えられる。ACFTA の枠組み協定が締結された頃には、その後中国で起こったような自動車生産台数の急速な増加は、インドネシアでもあまり予想されていなかったと思われる。

図表 29 自動車国内生産 1 台当たりの自動車部品 (HS 8708) 輸入額 (インドネシア→中国、中国→インドネシア)



(注1) 中国の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) インドネシアの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3) 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

#### 4. AFTA、ACFTA により進んだ自動車関連の貿易自由化が今後の東アジアの貿易自由化において持つ意味

AFTA、ACFTA による特惠関税引き下げスケジュールが最終段階に近づきつつある今日、ASEAN 加盟国に中国のみならず日本や韓国なども加わって、東アジア地域包括的経済連携 (以下、「RCEP」という。RCEP は、Regional Comprehensive Economic Partnership の略。) と呼ばれる FTA を締結するための交渉が行われている。この交渉などを通じて検討されている東アジアにおける今後の貿易自由化において AFTA、ACFTA により進んだ自動車関連の貿易自由化がどのような意味を持っているのだろうか。

AFTA によって、自動車部品のみならず乗用自動車、貨物自動車も含めて、ASEAN 域内での貿易自由化が進んだ。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がある程度見られたものの、ASEAN 加盟国間の自動車及び自動車部品の貿易は双方向で拡大し、ASEAN の自動車産業の規模や集積の利益は、相当程度高まったと考えられる。

他方、ACFTA においては、乗用自動車、貨物自動車の貿易自由化はほとんど進められなかった

が、自動車部品の貿易自由化は相当程度進んだ。その結果、ASEAN の自動車産業における中国からの輸入部品の利用度は、中国の自動車産業における ASEAN からの輸入部品の利用度をはるかに超える伸び率で拡大した。これは、ACFTA の枠組み協定が締結された 2002 年にはあまり予想されていなかった高い伸び率で中国の自動車生産が増加し、中国の自動車部品産業の競争力が、ASEAN の自動車部品産業の競争力を超えて高まったためと考えられる。

自動車部品については、ACFTA で相当程度貿易自由化が進み、貨物自動車についても、ACFTA の特惠関税引き下げ期限の 2018 年には、タイと中国の間である程度特惠関税を引き下げることとなっている。したがって、RCEP の交渉において最も問題となるのは、ACFTA で手付かずになっている乗用自動車の関税の取り扱いである。

しかしながら、ASEAN と中国の間で乗用自動車の関税引き下げが進む可能性は、当面高くないと思われる。何故なら、ASEAN の国々は、ACFTA による自動車部品の貿易自由化でバランスを欠いた貿易の拡大を経験しており、乗用自動車の貿易を自由化すると、乗用自動車についても同じようにバランスを欠いた貿易の拡大が起こるのではないかと考えていると思われる。

他方、ASEAN を含まない日中韓 FTA の締結に向けた交渉も行われている。しかしながら、こちらでも中国が乗用自動車の特惠関税の引き下げに応じる可能性は、当面高くないと思われる。何故なら、2015 年に締結された中韓 FTA において、乗用自動車の特惠関税引き下げはほとんど対象外とされたからである。韓国の乗用自動車の MFN 税率は 8 % で関税引き下げの余地があるが、日本の乗用自動車の MFN 税率は 0 % で関税引き下げの余地がない。したがって、中韓 FTA で乗用自動車の関税が引き下げられなかった後で、日本が乗用自動車の関税を引き下げるインセンティブを交渉相手国に持たせることは、当面容易なことではないと思われるからである。

これらのことから、東アジアにおける今後の貿易自由化においては、中国や ASEAN の乗用自動車の関税引き下げが近い将来実現する可能性はあまり高くないと思われる。したがって、日本の自動車メーカーは、これまで通り、中国や ASEAN における乗用自動車の現地生産を進めることが必要と思われる。

それにしても、中国の乗用自動車の生産台数は、2009 年に日本を超過して以降世界最大となっており、今日では世界の乗用自動車生産台数の 4 分の 1 を超えている。そのような中国が、乗用自動車について 25% の MFN 税率を維持していることは、世界経済に対し大きなマイナスの影響を持っている。

FTA は、貿易自由化を進めるためのものであるが、貿易自由化率の低い FTA を締結してしまうと、低い貿易自由化率を長期にわたって固定してしまう効果も持っている。FTA の交渉は、貿易全体、経済全体についての交渉であり、最終的な判断は全体の交渉状況を見た上での総合的な判断になるが、乗用自動車についても腰を据えた交渉が行われることが期待される。

(了)