

日本の FTA 交渉の効果と検証

——日本・メキシコ、チリ、タイ FTA の関税削減効果について——

東 茂樹

はじめに

日本は 2002 年にシンガポールと自由貿易協定 (FTA/EPA) を締結して以降、東南アジアや中南米などの国々と FTA 交渉を進め、2009 年末までに 10 カ国・1 地域 (ASEAN) との間で FTA が発効した。日本の貿易額に占めるこれら国・地域の割合は約 16% にすぎないが¹、現在も数カ国と FTA 交渉を行っており、今後は東アジア・太平洋の広域 FTA の締結も課題に上っている。ここでは発効から 2 年以上経過した FTA の中から関税削減効果が現れていると考えられる日本・メキシコ、チリ、タイ FTA を取り上げ、FTA の対象となった製品の貿易の変化を考察して、FTA の経済効果や課題、当該産業への影響などを分析する手掛かりとしたい。

本稿では FTA の関税削減効果が現れている製品を中心に取り上げるが、FTA 交渉を検証するために、FTA 交渉において焦点となった製品が、FTA 実施後にどのように貿易額が変化しているかに重点をおいて考察する。交渉国はそれぞれ競争力の強い分野と弱い分野を持ち、交渉では品目や分野を超えた取引や譲歩が行われている。交渉時に要求あるいは譲歩した内容が、実際にその意図したとおりの結果になっているかを確かめたい。

なお現実の国際貿易では、為替レートの変動、世界各地の一次産品の需給状況、各国景気の好・不況など複数の要因によって貿易量が増減するため、FTA の関税削減効果のみを分析することは難しい。ここでは当該製品の国別輸入統計を時系列で考察し、これらの要因も考慮に入れながら、FTA の影響をみていくことにする。

1. 日本・メキシコ FTA

日本・メキシコ FTA が 2005 年 4 月に発効して以降、二国間の貿易額は拡大している。日本の輸入額全体に占めるメキシコの割合は、FTA 発効前である 2004 年の 0.48% から 2007 年の 0.51% へと微増の一方で、同時期のメキシコ向け輸出は 0.92% から 1.44% へと増加している²。

(1) 日本のメキシコ向け輸出

メキシコ向け輸出で FTA の関税削減効果が最も現れているのは自動車であり、メキシコの日本からの乗用車輸入額は 2004 年の 72 億ドルから 2007 年の 145 億ドルに倍増した。乗用車輸入額全体に占める日本からの輸入割合も同期間に、11.4% から 15.6% へと上昇している (図 1)。同協定においてメキシコは、日本から輸入する乗用車およびバス・トラック (大型を除く) について、発効年から 6 年目まで各年の前年のメキシコ国内販売台数の 5% を新規無税枠として設定した。また 7 年目に日本からの自動車輸入関税が撤廃されるまで、無税枠外の関税が段階的に引き下げられていく。

¹ 財務省貿易統計より筆者計算。

² 注 1 に同じ。

しかし日本はメキシコと FTA を締結するまで、メキシコが FTA を締結した国々と比べて、メキシコの自動車市場において極めて不利な状況に置かれていた。まず日本の産業界が政府にメキシコとの FTA 締結を働きかけた背景として、メキシコが FTA を締結した国々と自動車輸入に関してどのように取り決めていたかを見ておこう。

メキシコはアメリカ合衆国、カナダとの北米自由貿易協定 (NAFTA) が 1994 年に発効し、両国からの自動車輸入関税は段階的に引き下げられ、2003 年からは無税となった。また EU と締結した FTA も 2000 年 7 月に発効し、EU 諸国からの自動車輸入については、メキシコ国内販売台数の 15% を無税枠 (2004 年は約 14 万台) として設定し、割当超過分の輸入関税を 10% として、2007 年からは完全自由化する。さらに 2000 年にはブラジルとも自動車貿易協定が発効しており、ブラジルからの自動車輸入には 2003 年の 14 万台から 2006 年の 21 万台へ段階的に増やす関税割当 (2004 年以降は無税) を設定して、やはり 2007 年には関税を撤廃することになった。

メキシコ政府は NAFTA の進展と並行して、従来の自動車産業保護育成政策を自由化の方向に徐々に転換してきている。完成車メーカーに対して外貨獲得義務を課す貿易収支の均衡義務と国内付加価値を高める国内調達率の規定は、WTO の TRIM (貿易に関する投資措置) 協定に違反するとして、2003 年末に廃止した。2004 年からは乗用車の一般関税が 20 あるいは 30% から 50% に引き上げられる一方で、メキシコで完成車を生産している企業に対しては生産台数の 10% を無税輸入枠として割当て、投資拡大のインセンティブとする政令が施行されている。このように自動車輸入が競合している国々との FTA や自動車関連の措置が導入されると、日本車の輸入は現地進出日系メーカーに限られ、輸入台数も容易に伸ばせない状況となった。

ところでメキシコにおける自動車生産メーカーは、アメリカのビッグ 3、ドイツの VW、日系 3 社の合計 7 社である。メキシコの自動車生産台数は 2007 年には年産 200 万台を上回り、世界で第 11 位の自動車生産国であるが、そのうち約 8 割が輸出向けで、国内販売向けは残りの約 2 割にあたる約 40 万台にすぎない³。NAFTA の進展に伴いアメリカ向けの自動車生産基地として、メキシコの自動車産業が発展したためである。他方で国内の新車販売台数は年間約 110 万台に達しており⁴、国内生産の約 40 万台を差し引くと、年間約 70 万台の新車を輸入している計算となる。自動車輸入は国内生産企業に恩典が付与されているため、これらのメーカーは主に小型・中型乗用車、ピックアップトラックを生産して輸出し、大型・高級乗用車を輸入販売する補完戦略を採っていたと考えられる。

現地に完成車工場をもつ日系メーカーは、日産が 48.5%、ホンダが 37.8% を国内で販売し (2006 年)、トヨタは全量輸出である⁵。これら 3 社に、ダイムラークライスラーの割当枠を有する三菱自動車の分をあわせて、日系メーカーは毎年、生産台数の 10% に相当する 6 万台前後の無税の輸入枠を与えられた。これに加えて、日本・メキシコ FTA が発効する 2005 年 4 月からは、関税が撤廃されるまでの 6 年間、前年の国内総販売台数の 5% に相当する約 5 万 5000 台の無税輸入枠を設けている。後者の無税枠の 8 割は輸入実績のある先の

³ メキシコ自動車工業会 (AMIA) 資料より。

⁴ 注 3 に同じ。

⁵ 注 3 に同じ。

4 メーカーに割り当てられるが、残り 2 割は日本側が決定するため、メキシコで生産していない日系メーカーが割当を活用して輸出できる。マツダ、スズキなど新規参入メーカーへの割当約 1 万 1000 台を含む日本車約 12 万台が、無税で輸入できるようになった。

2004 年から 2007 年にかけてメキシコ国内の新車販売台数は年約 110 万台とほぼ横ばいであるが、日本車は 29 万 9106 台から 37 万 5975 台に増加し、日本車の占める割合は同期間に 27.3%から 34.2%へ上昇している⁶。とくにトヨタ、ホンダ、マツダの販売増加が寄与しており、日産、三菱自動車も含めて、日本・メキシコ FTA 発効にともなう無税輸入枠割当の効果が生じていると考えられる。

1500cc 超～3000cc 乗用車の国別輸入統計を考察することにより、FTA の効果を確認しておこう。同クラス乗用車の輸入総額に占める日本の割合は、2004 年の 15.3%から 2007 年に 21.3%に上昇し、日本車の輸入は増えている（表 1）。同時期には、アメリカからの乗用車輸入はすでに無税であった。ブラジルとドイツ（EU）からの乗用車輸入にはともに無税枠が設定されており、2007 年には自由化しているにもかかわらず、ブラジルからの輸入は急減し、ドイツからの輸入は微増にとどまって、FTA の効果が現れていない。他方でアメリカからの輸入額の割合は、同期間に 18.3%から 30.1%へ上昇した。この原因はメキシコ政府が 2005 年 10 月から中古車の輸入を解禁したためであり、アメリカからの中古車輸入が急増して、低中所得者の需要を引きつけ、ブラジル輸入車がそのあおりを被ったと思われる。しかし日本車はコンパクトカーや SUV など得意とする中型車において高品質やデザイン力を発揮して、高所得者の需要を開拓し販売を拡大することができた。またドイツ車は富裕層に高級車を販売する戦略であり、単価を見れば購買層は異なると考えられるが、やはりアメリカからの中古車輸入の影響を受けている。

(2) メキシコの日本向け輸出

メキシコが日本との FTA 交渉に際して最も重点をおいていた項目は、食肉や果実・野菜などの日本向け輸出である。メキシコの産業界は農産物輸出の拡大に結びつかない FTA はメリットがないとみなし、政府に対して日本に農産物の市場開放を交渉決裂覚悟で要求するよう迫った。交渉の結果、日本側の譲歩を引き出すことに成功し、日本向け農産物の最大の輸出品目である豚肉では、初年度の 3 万 8000 トンから 5 年目の 8 万トンまで段階的に関税割当を増やし、割当枠内の関税は一般税率の 4.3%から 2.2%に半減となる。交渉の大筋合意前に焦点となったオレンジジュースでも同様に、4000 トンから 6500 トンまで関税割当を拡大し、枠内税率が 25.5%から 12.7%に半減となった。FTA 発効前後における、これら品目のメキシコからの輸入の変化を確認しておこう。

日本のメキシコからの豚肉輸入は、FTA 発効前の 2004 年度は 3 万 1975 トンであったが、2007 年度には 5 万 320 トンに増加している。同期間の豚肉輸入量合計は 86 万トンから 75 万トンに減少しているため、全体に占めるメキシコの割合は 3.7%から 6.7%に増えており、主要輸入国の中では最も伸び率が高い（図 2）。豚肉の品目ごとに国別輸入統計で 2004 年と 2007 年を比較しても、メキシコの割合は冷凍部分肉では 3.3%から 6.3%へ、生鮮・冷蔵部分肉では 5.0%から 6.2%に増加へと着実に拡大しており、メキシコ産豚肉に関税割当を施行した FTA の効果が現れている（表 2 ①②）。日本は養豚農家を保護するために差額

⁶ 注 3 に同じ。

関税制度を設けており、輸入価格が分岐点価格のキロ当たり 524 円を下回れば、基準輸入価格との差額を関税として徴収し、上回れば従価税 4.3%を課している。メキシコとの FTA では枠内の税率が 2.2%に半減したため、通常の基準輸入価格 546.53 円が 535.53 円に引き下げられ、枠内の価格は他国産に比べて 11 円安くなった。冷凍部分肉、生鮮・冷蔵部分肉とも 2006 年以降、メキシコ産の単価は他国産に比べて 11 円程度高くなっており、価格面でメキシコ産に有利に働いたことが考えられる。

冷凍オレンジジュースの輸入統計でも、メキシコ産は 2004 年の 1473 トンから 2007 年の 2901 トンに倍増し、全体に占める割合も同期間に 2.5%から 5.5%に上昇した(表 2③)。FTA により関税割当枠内の税率が半減しており、メキシコ産の価格競争力が増したことが一因に挙げられよう。ただしブラジルやアメリカからの冷凍オレンジジュースの輸入が減少しているのは、不作やバイオ燃料普及に伴う栽培作物転換の影響が大きく、FTA だけで輸入の変化すべてを説明できない。他にもアボガド、かぼちゃ、メロン、マンゴー、アスパラガスなどは、FTA の関税削減効果によりメキシコ産の輸入が増えている。メキシコの日本向け農産物輸出はこのように増加しているが、輸入額全体に占める割合が大きいわけではないため、日本のメキシコ向け輸出ほど伸び率が顕著ではない。

2. 日本・チリ FTA

日本・チリ FTA が 2007 年 9 月に発効して以降、日本のチリ向け輸出は増加している一方で、チリからの輸入は微減している。日本の輸出額に占めるチリの割合は 2006 年の 0.17%から 2008 年は 0.35%へ上昇したが、チリからの輸入は同時期に 1.25%から低下し 1.04%にとどまった⁷。チリからの主要輸入品目は銅、モリブデンなどの鉱物資源で輸入額全体の 66%を占め、これらの関税は無税であるため、FTA の影響は輸入額にほとんど現れていない。他方でチリ向け主要輸出品目にも特殊要因で増加した代替燃料の軽油などが含まれるが、FTA の関税削減効果は、輸出額全体の約 3 割を占める自動車で生じている。

チリは輸入品に対して一部の例外を除き一律 6%の関税を課しており、日本との FTA が発効するまで、日本製自動車には 6%の関税が課されていた。一方でチリは世界の 40 カ国あまりの国々と FTA を締結して貿易自由化を進めており、FTA 締結国との自動車関税は撤廃している。自動車の主要輸入国についてみると、メキシコとの FTA は 1999 年 8 月に発効し、メルコスールを構成するブラジルおよびアルゼンチンとは、2002 年から自動車の無税輸入枠を設定し、2006 年に自由化した。EU との FTA は 2003 年 2 月に発効し、アメリカとは 2004 年から FTA を始めている。アジアの国々との FTA にも積極的で、韓国と 2004 年 4 月に発効したのを皮切りに、中国と 2006 年 10 月、インドと 2007 年 8 月に開始した。

チリの自動車市場において日本輸入車は、2007 年 9 月に FTA が発効するまで価格面で不利な状況に置かれていたが、ようやく対等な競争ができる環境が整った。この点を自動車の主要品目について、国別輸入統計で確認しておこう。なおチリ国内の自動車生産は、企業の撤退が相次ぎ、GM が工場を閉鎖した 2008 年 7 月を最後に行われていない。チリ国内の新車販売台数は 2003 年の約 12 万台から 2008 年には約 24 万台へと倍増しているが⁸、

⁷ 注 1 に同じ。

⁸ チリ自動車業者協会 (ANAC) 資料より。

国内販売の推移は自動車輸入の推移とほぼ同じ傾向である。ただし国別輸入統計の中南米やアジアの国々からの輸入には、アメリカや日本メーカーの現地生産車が含まれていることに注意する必要がある。

1500cc 超～3000cc 乗用車の輸入額は、2003 年の 4 億ドルから 2008 年の 10 億ドルへ伸びが激しい。2008 年前半までペソ高が続き、割安感から購買力が高まったためであるが、国別割合では変化が見られる。日本からの輸入割合は 2003 年に 27.2%を占めていたが、その後徐々に低下する一方で、韓国からの輸入割合は逆に上昇し、2007 年に両者の差は 3 ポイントあまりまで縮まった。しかし 2008 年には日本からの輸入割合が再び上昇し、30.0%に達している（表 3①）。これは韓国との FTA が 2004 年 4 月に発効し、日本との FTA が 2007 年 9 月に発効したことが大きく影響したと考えられよう。韓国輸入車の台頭は、1500cc 超～2500cc ディーゼルエンジン乗用車の輸入額でより明確である。韓国車はもともとディーゼル車に強みを持っており、韓国の割合は 2003 年に 36.2%を占めていた。FTA 発効以降、韓国の割合はますます上昇する一方で、日本の割合は 20.9%から徐々に低下している（表 3②）。

1000cc 超～1500cc 乗用車の輸入額では、2006 年まで日本からの輸入割合は増加しており、韓国 FTA による代替効果は見られない（表 3③）。しかし 2008 年には新規参入した中国、インドからの輸入割合がそれぞれ 6.5%、4.5%まで上昇し、日本と韓国の割合は若干であるが低下しており、中国、インドとの FTA 発効後は、低価格を武器にした価格競争が始まっている。500 キロ超 2 トン以下ディーゼルエンジン軽トラックの輸入額では、日本の割合が 2003 年の 52.6%からやはり低下する一方で、逆に増加が顕著なのはタイからの輸入である（表 3④）。タイとは FTA 未締結であるが、日本メーカーがピックアップトラックの生産拠点をタイに集約しており、日本からの輸入に置き換わっている。2006 年にアルゼンチンの輸入割合が増加したのも同様に、自由化を活用した現地生産車の輸入と考えられる。

日本・チリ FTA の関税削減効果は、2008 年の日本からの輸入額が前年比 39.6%増加している 1500cc 超～3000cc 乗用車では顕著であるが、他の自動車の品目では明確ではない。これは一般税率との差が 6%にすぎないため、自動車メーカーの生産・販売戦略がより大きく反映しているためであろう。

3. FTA のハブ国タイ

東南アジアのなかではシンガポールについてタイが、2000 年代前半から多数の国と FTA 交渉を進め、日本が FTA を締結していない（交渉中である）オーストラリアおよびインドとの間で FTA が発効済みである。タイには多数の日系企業が進出して、日本とタイの FTA も発効しており、タイが FTA のハブ国の役割を果たして、日本が未締結の国々へ日系企業が輸出を拡大している。日本・タイ FTA の関税削減効果を考察する前に、タイ・オーストラリア FTA およびタイ・インド FTA 実施に伴って生じた日系企業の生産拠点の再配置についてみておきたい。

(1) タイ・オーストラリア FTA

タイ・オーストラリア FTA が 2005 年 1 月に発効してから、二国間の貿易額は拡大している。タイの輸入額全体に占めるオーストラリアの割合は、FTA 発効前である 2004 年の

2.34%から2007年の2.72%へと増加し、同時期のオーストラリアの輸入額全体に占めるタイの割合は2.67%から4.20%に拡大した⁹。貿易額に占めるFTAの利用率をみると、2007年のタイのオーストラリア向け輸出では66.3%に達しているが、同輸入では10.5%にすぎない¹⁰。タイのオーストラリアからの輸入では、輸入額の約6割が原油、アルミニウム、金などの鉱物資源で占められ、これらの品目の関税は無税あるいは1%であるため、FTAの影響は限られてくる。これに対してオーストラリアのタイからの輸入では、工業製品が輸入額の8割以上を占め、とくに約4割を占める自動車でFTAの関税削減効果が顕著に現れている。

オーストラリアは貿易自由化の一環として自動車の関税を引き下げており、乗用車の関税は2005年に15%から10%に下がり、商用車には5%の関税が課されている。2005年以降タイからの輸入乗用車・商用車は、タイ・オーストラリアFTAにより輸入関税が撤廃されたため、価格競争力が増した。この点を国別輸入統計で確認していきたい。なおオーストラリア国内の自動車生産は、トヨタ、GM ホールデン、フォードの3社が大型車を中心に組み立てているが、あわせても年産約33万台にとどまり、このうち4割は主に中東に向けて輸出している(2007年)¹¹。国内の新車販売台数は年間100万台前後で推移しているが、国産車は20万台程度にすぎず¹²、70万台以上を海外から輸入している。

乗用車の輸入額は、2004年の111億豪ドルから2007年の139億豪ドルに増加しており、この間にもっとも急速な伸びを示したのはタイからの輸入で、全体に占める割合が1.1%から8.5%に上昇した(表4①)。2005年1月にタイ・オーストラリアFTAが発効したため、タイ輸入車は他国輸入車と比べて価格面で有利となったのである。逆にシェアを落としているのは日本輸入車で、59.0%から45.2%に低下した。日本とオーストラリアのFTAは交渉中で未締結であり、日本の自動車メーカーが一部車種について、日本からの直接輸出をやめて、タイからの輸出に切り替えたためと考えられる。タイの自動車生産は2007年に年産128万台に達し、そのうち53.6%が輸出向けで¹³、輸出先の基準を満たせるまでに品質が向上している。またタイで組み立てられている自動車はすべて外資ブランドであり、9割を占める日系メーカーは、タイを輸出拠点と位置づけている。

FTAの効果がより明らかなのは商用車で、輸入額は、2004年の36億豪ドルから2007年の57億豪ドルに増加し、タイからの輸入割合は24.4%から34.8%に上昇した。逆に日本は42.8%から26.8%に低下し、輸入国第一の座を2005年からタイに譲っている(表4②)。タイは1トンピックアップトラックの生産拠点であり、日本からの直接輸出は徐々に減少して、タイからの輸出に置き換わっている。なお商用車の関税は、やはり2005年1月に発効したアメリカとオーストラリアのFTAでも撤廃された。2006年にアメリカからの輸入割合が20.9%に上昇したのは、このFTAも一因と考えられるが、他方でGMやフォードは1トンピックアップトラックをタイ拠点で生産して、オーストラリアへ輸出しており、アメリカとオーストラリアのFTAの影響はこの統計からははっきりしない。

⁹ タイ商務省貿易統計、オーストラリア外務貿易省貿易統計より筆者計算。

¹⁰ タイ商務省外国貿易局資料より。

¹¹ オーストラリア政府イノベーション・産業・科学研究省自動車統計より。

¹² 注11に同じ。

¹³ タイ自動車振興機構(TAI)資料より。

さて日本からの乗用車の輸入割合は前述のように低下しているが、輸入額で見ると 65 億豪ドル前後で推移しており、急激に落ち込んでいるわけではない。日本のオーストラリア向け乗用車輸出統計でも、2005 年以降は毎年約 33 万台の輸出を維持しているので¹⁴、日本輸出車の競争力が低下しているとは必ずしも言えないであろう。むしろ乗用車の関税引き下げで大きな影響を受けているのは、オーストラリア国内の自動車生産企業である。国内生産台数は 2004 年に 40 万台を上回っていたが、2005 年の関税引き下げ以降は徐々に減少し、2008 年 3 月には三菱自動車が撤退を発表した。さらに 2010 年から乗用車の関税が 5% に引き下げられるため、国内生産企業の競争力向上が迫られている。

(2) タイ・インド FTA

タイ・インド FTA はアーリーハーベスト (EH) 82 品目について、2004 年 1 月の関税率を基準に 50%削減が 2004 年 9 月に始まり、2005 年 9 月から同 75%削減、2006 年 9 月に関税が撤廃された。タイの輸入額全体に占めるインドの割合は、FTA 発効前の 2003 年の 1.16%から 2007 年に 1.48%に増加し、同期間のインドの輸入額全体に占めるタイの割合は 0.75%から 0.97%に増加している¹⁵。インドのタイからの輸入は 23 億ドル (2007 年度第 26 位) にすぎないものの、EH 実施前はインド側が貿易黒字であったが、2005 年以降は入超に転じた。そのためインド側は貿易赤字額の拡大を危惧して、82 品目以外の物品協定の交渉は合意に至っていない。

EH82 品目に限ったタイの対インド貿易をみると、2003 年は輸入額が若干輸出額を上回ったが、2004 年は貿易黒字に転じて、以後は黒字幅が拡大し、2007 年には輸出額が輸入額の 4.8 倍に達した (図 4)。また貿易額に占める FTA の利用率は、2007 年のタイのインド向け全輸出では 14.0%、対象を EH82 品目に限ると 99.4%に達し、タイの EH の輸出はほぼすべて FTA が活用されている。反対に同輸入ではわずか 1.6%で、EH82 品目を対象にしても 41.4%である¹⁶。このように EH の関税削減効果はタイの輸出でより顕著であるため、タイ側の貿易黒字が拡大する結果となった。

EH の実施によりタイの輸出が増加した主要な品目は、ポリカーボネート、エポキシ樹脂、エアコン、冷蔵庫、カラーテレビ、同ブラウン管である (表 5)。これら品目の EH によるインドの輸入税率は、2004 年 9 月に 12.5%、2005 年 9 月に 6.25%、2006 年 9 月に無税となった。一方でインドの多くの工業製品に適用される一般税率は、2004 年に 20%、2005 年に 15%、2006 年に 12.5%、2007 年に 10%へ引き下げられているため、各時期の一般税率と EH 輸入税率の差だけタイからの輸入品が価格面で有利となる。他方でインドからの輸入が増加した主要品目はギアボックスであり、同品目のタイの一般税率は 30%であるが、EH 輸入税率は段階的に 15%、7.5%、無税と下げられた。

これらタイ・インド間で貿易額が拡大した品目の多くは、日系企業が輸出入を行っており、FTA にともなって日系企業がアジア各地の拠点再配置や拠点間のネットワーク構築を進めていることが伺える。エアコンや冷蔵庫の輸出増加は、東南アジアにおける白物家電の生産をタイに集約しているためであり、カラーテレビではインドの生産から撤退してタ

¹⁴ 日本自動車工業会 (JAMA) 資料より。

¹⁵ タイ商務省貿易統計、インド商工省貿易統計より筆者計算。

¹⁶ 注 10 に同じ。

イからの輸入に切り替える動きがみられた。ギアボックスは、タイに集約化した自動車生産工場に部品を供給する拠点としてインドが活用されている例である（後述）。このような動きは 2010 年に ASEAN インド FTA が発効すると、さらに活発になると考えられよう。

タイ・インド FTA の関税削減効果によりタイ側の貿易黒字が拡大したと評価できるが、注意を要する点もある。まず家電製品は製品需要に対応したプロダクトサイクルが短くなっており、貿易の動向にそれがすぐ反映される。2005～6 年に FTA を活用してインド向け輸出が増加したカラーテレビや同ブラウン管は、その後輸出が激減することになった。これは主流製品が薄型テレビに移行して、タイ工場におけるブラウン管テレビの生産を取りやめることになったためである。またエアコンは確かにインド向けの輸出額が増加しているが、タイのエアコン輸出額全体の約 2%を占めるにすぎず、インドのエアコン輸入でも、タイからの輸入割合が高まっているわけではない。インドではエアコンの高級機種より、低価格機種の需要が依然として高いことが推測される。

タイの対インド貿易で EH82 品目以外の輸出入額を比較すると、2006 年まではタイ側の入超であるが、2007 年以降はやはり出超に転じており、タイ・インド FTA の効果とは関係なくインド向けの輸出が増加していることがわかる（図 4）。この原因として、前述の通りインドが工業製品の一般関税を 10%まで引き下げていることが挙げられる。またインドは 2003 年以降の 5 年間で年平均 8.8%の経済成長を遂げており、中間財や資本財の需要が急速に拡大していることも考えられよう。事実、タイとの貿易に限らず、インドの対世界の貿易収支はますます赤字が拡大している。

4. 日本・タイ FTA

日本・タイ FTA が発効した 2007 年 11 月の前後である 2006 年と 2008 年を比較すると、二国間の貿易額は増加した。ただし日本の輸出額全体に占めるタイの割合は 3.54%から 3.77%に微増しているものの、タイからの輸入は 2.92%から 2.73%に減少している¹⁷。タイ側の統計でも貿易額は増加したが、日本の割合は輸出入とも減少した¹⁸。一方で貿易額に占める FTA の利用率をみると、2008 年のタイの日本向け輸出では 22.4%であり、さらに対象を FTA 適用品目に限ると 64.1%に達している。これに対して日本からの輸入の利用率は 6.8%にすぎない¹⁹。日本は工業製品を中心に関税をすでに撤廃している品目が多いなかで、タイの日本向け輸出の FTA 利用率はかなり高い。逆にタイの日本からの輸入では、FTA 適用品目はより多いにもかかわらず、FTA 利用率は極めて低くなっている。

(1) タイの日本向け輸出

FTA の関税削減効果により日本向け輸出が増加している品目は、タイ側が交渉で重点をおいていた農水産物・同加工品に多く、鶏肉調製品、冷凍エビ、エビ調製品、豚肉調製品などである。これら製品について、日本側国別輸入統計で確認しておこう。鶏肉調製品では、2007 年まで中国からの輸入が第一位（2007 年は 58.0%）で、タイは第二位（同 41.5%）であったが、2008 年に順位が入れ替わり、2009 年はタイが 58.5%、中国が 40.7%となっ

¹⁷ 注 1 に同じ。

¹⁸ タイ商務省貿易統計より筆者計算。

¹⁹ 注 10 に同じ。

た(表6①)。タイからの輸入税率が一般税率の6%から毎年0.5%ずつ下がり、5年目に3%となるため、中国製品に比べて価格面で優位となっている。ただし2008年は中国国内で食品の安全問題が発生し、日本向け輸出が落ち込んだことにも注意する必要がある。なお冷凍鶏肉(骨なし)のFTA税率も段階的に削減されているが、鳥インフルエンザ問題が発生して以降、中国およびタイからの輸入は停止しており、ブラジル産が主に輸入されている。

冷凍エビ(ブラックタイガーなど)の輸入上位5カ国は、多い順にベトナム、インドネシア、インド、タイ、中国である。2006年以降の輸入額は各国とも減少しているが、タイのみが増加し、2009年にインドを抜いて第3位の輸入国となった(表6②)。2007年11月にタイからの輸入関税を撤廃した影響もあると思われるが、一般税率との差は1%にすぎず、価格に及ぼす影響はわずかであろう。インドネシアとのFTAは2008年7月、ベトナムとは2009年10月に発効しているが、それらの影響は現れていない。

タイとのFTAの効果がより明らかなのは、付加価値を高めたエビ調製品である。すしエビ、むきエビなどでは、第1位の輸入国であるタイの割合が2007年の52.3%から2009年の65.0%へ上昇する一方で、第2位のベトナムは同期間に23.1%から14.0%へ低下した(表6③)。これは4.8%の一般税率がタイ産には撤廃されたためであろう。単価に着目すると、タイ産が1244円から1098円に低下しているが、ベトナム産は1381円から1068円へ下落率がより高い。タイ産の価格低下の影響が、ベトナム産へも波及したと考えられる。エビフライなどでも、全体の輸入額が2007年以降減少しているなかで、タイの割合は38.8%から46.5%に増加しており、5.3%の一般税率が撤廃された効果が現れている(表6④)。なおベトナムの割合も20.1%から23.9%へ上昇しており、2009年10月にFTAが発効したためと思われる。

豚肉調製品(ハムなど)では、もも調製品およびその他調製品について、タイからの輸入は関税割当1200トンが与えられ、割当枠内では一般税率20%が16%に引き下げられた。タイの割合はもも調製品で2007年の3.2%から2009年の32.7%へ、その他調製品で6.4%から12.4%へ上昇している(表6⑤⑥)。逆に中国の輸入割合が低下しているが、これは鶏肉と同様に中国国内で食品の安全問題が発生した点に注意する必要がある。タイからの輸入量(2009年)をみると、もも調製品353トン、その他調製品4390万トンに達しており、関税割当をほぼすべて使っている。また単価はタイ産が中国産をかなり上回っており、付加価値の高い製品をFTAで輸入していると推測される。

タイの農水産物の中には日本向け上位輸出品目であるにもかかわらず、日本側が当該製品を保護しているため、FTA交渉の対象とならなかった品目がある。甘しょ糖(粗糖)とマニオカ(キャッサバ)でん粉は、タイが日本の第1位の輸入国であるが、ともに5年目に再交渉となった。またツナ缶は一般税率9.6%がFTAにより段階的に引き下げられ、5年目に撤廃することが決まったが、原産地規則により原料のまぐろをタイおよびインド洋マグロ類委員会(IOTC)加盟国船籍の船で捕獲しなければならない。タイのまぐろの大部分はこれら以外の国の船で捕獲されており、FTAによる関税削減が適用されていない。その他、生鮮パイナップルに無税枠が設定されたが、タイでは生産していない900g未満に限定されている。

(2) 日本のタイ向け輸出

日本側が交渉で重点をおいていた鉄鋼、自動車製品について、FTAの関税削減効果によ

りタイ向け輸出が増加しているかどうかをタイ側国別輸入統計で確認する。鉄鋼製品では最も多い輸出品種である熱延鋼板に関して、タイに生産設備がない品目は関税の即時撤廃、タイで供給できない（需要者の品質基準に達しない）品目は無税枠の導入が決まった。

前者で無税となった品目は、炭素 0.6%以上、板幅 1550mm 超、ぶりき用原板（TMBP）などであるが、最初の二つの輸入量はわずかである。TMBP は日本からの輸入が 9 割を占め、一般税率が 1%であり、FTA の影響はほとんどない（表 7 ①）。後者の品目は、酸洗鋼板、リロール用極低炭素鋼、自動車向けリロール鋼で、一般税率は 5%であるが、初年度はそれぞれ 44 万トン、23 万トン、28 万トンの無税枠が設定された。酸洗鋼板は、2008 年の日本からの輸入量が 84 万トン（全輸入量の 87%）に達している（表 7 ②）。またリロール用極低炭素鋼、自動車向けリロール鋼は、同年に日本からそれぞれ 15 万トン（同 76%）、62 万トン（同 72%）を輸入して、とくに自動車用は無税枠を大幅に上回った（表 7 ③④）。FTA のメリットは他の輸入国と比べた価格面の優位性というよりも、需要者の生産コストの低下に現れている。

熱延鋼板についてタイ向け輸出が多い溶融亜鉛めっき鋼板、冷延鋼板は、日本・タイ FTA で初年度の関税がそれぞれ 7%、6%、二年目以降はともに 5%、9 年目に 2.5%に下がり、10 年後に撤廃となった。しかし一般税率が発効時点で 5%となり、初年度は税率の逆転現象が起きている。鉄鋼製品ではこのように一般税率と変わらない品目が多く、手続きコストのかかる FTA は利用されていない。

自動車製品は両国間の主張の隔たりが大きく、交渉が最後までもつれて、完成度の低い合意内容にとどまっている。自動車部品については、関税 20%超の品目は発効時に 20%に引き下げ、2011 年に関税を撤廃し、エンジン・同部品だけは関税撤廃を 2013 年に延ばすことが決まった。また完成車は 3000cc 超の大型車が、関税 80%から毎年 5%ずつ引き下げて 4 年目に 60%とし、3000cc 以下は再協議となった。

さてエンジン・同部品は発効時点の一般税率が 10%であり、税率の逆転現象が起こっているため FTA を利用するメリットはない。タイ向け輸出額が大きく FTA により関税が削減された品目は、ギアボックス・同部品、ブレーキ・同部品などで、一般税率は 30%であるが、FTA では 20%となった。ギアボックス・同部品について、タイ側輸入統計で確認しておこう。日本からの輸入額は、確かに 2007 年の 3 億 4960 万ドルから 2008 年の 6 億 7630 万ドルへ増加しているが、他の輸入国もおもに日系企業が当該国でギアボックスを集中生産し、ASEAN 域内あるいはタイ・インド FTA を利用して無税で輸入している（表 7 ⑤）。すなわちフィリピン、インドではピックアップトラック用、インドネシアでは乗用車用、日本では両方のギアボックスを生産して、タイにある日系企業の自動車組立拠点が調達している。FTA を活用した日系企業による域内生産ネットワークが構築されていると言えよう。

大型車は日本からの輸入額が、2006 年の 998 万ドル（全輸入量の 22.7%）から 2008 年は 3131 万ドル（同 59.4%）へ増加した（表 7 ⑥）。同期間のドイツからの輸入割合は、49.7%から 22.4%へ低下している。ただし 2008 年の日本のタイ向け乗用車の全輸出台数は 2396 台にすぎず²⁰、同年のタイの国内乗用車販売台数が約 24 万台であることから²¹、タイ国内

²⁰ 注 14 に同じ。

で生産されていない大型車の輸入が乗用車の全販売台数に占める割合は小さい。

タイの日本からの輸入において FTA の利用率が極めて低い原因として、次のようなことが考えられる。まず FTA 交渉に長い年月を要したため、一般税率が先に下がる逆転現象が生じ、FTA を利用するメリットがない品目が少なからずある。FTA 税率が一般税率より低い場合でも、その差が小さい場合は、FTA を利用するために必要な原産地証明書の取得や申請手続きなどのコストが上回ることがある。また証明書発給手数料が日本では 1 件 2000 円に加えて、1 品目ごとに 500 円加算されるが、タイの 30 パーツ（約 85 円）に比べて極めて高い。日本の中小企業の中には、FTA の情報を把握していない、あるいは申請に必要な書類の作成に不慣れなところもある。大企業ではタイ投資委員会の輸入税免除の恩典や関税局の税還付などの制度をすでに利用しているところも多く、FTA の利用につながっていない面もある。

5. まとめ

日本・メキシコ、チリ、タイ FTA では、発効前後の当該国の全輸出・輸入額に占める割合を比べると、日本の輸出はおおむね増加しているが、輸入は横ばいか若干減少していた。このなかでは、メキシコ、チリ向け輸出が自動車を中心に増加し、FTA の関税の削減効果が顕著に現れている。タイからの輸入では、農水産品などの有税品目が 2 割程度と少ないため効果が見えにくい。FTA の利用率から判断すると、FTA 対象製品の輸入は拡大した。メキシコからの農水産品の輸入も同様に拡大している。

FTA 対象製品の国別輸入統計を考察したところ、メキシコおよびチリの自動車市場では日本輸入車が価格面で不利な状況におかれていたが、FTA 発効後は日本からの自動車輸入が増加しており、メキシコでは欧米車、チリでは韓国車と対等に競争できる環境が整った。メキシコやチリは FTA の先進国であり、日本は FTA 未締結による経済的な不利益を解消するために、両国と早期に FTA 交渉を進め、締結の効果が現れたと言えよう。同様のことは、中国が ASEAN と FTA を締結したため、日本が ASEAN 諸国と FTA の締結を急いだこと、日本・タイ FTA によりタイからのエビ調製品輸入が無税となったため、競合国であるベトナムが日本と FTA を締結したことなどにもあてはまる。

WTO のドーハラウンドが進展していないため、各国は競って経済的な不利益を解消しようと個別の FTA を締結しており、弊害も生じている。すなわち同一の品目でも、協定ごとに関税の削減割合、原産地規則が異なっており、各国の実行関税率表は極めて複雑な構造となった。とくに輸入国が保護したいセンシティブ品目では、数年間にわたって税率が据え置かれたり、段階的に徐々に下がる品目が多く、またこれらが協定ごとに異なるため、FTA の利用を考えている企業にとっては長期的な調達、生産計画を立てづらくなっている。この状況を克服するためには、東アジアなどの広域 FTA を締結して、関税率表や原産地規則の簡素化を図る必要がある。しかし各国がセンシティブ品目の扱いに固執するかぎり、実現は難しい。

日本の FTA 交渉において焦点となった製品の貿易額が、意図したとおりの結果を生み出しているかについて、日本のメキシコ、チリ向け自動車輸出は前述の通り、ほぼ期待した

²¹ 注 13 に同じ。

結果となった。メキシコの日本向け農産物輸出も、日本側の市場開放度合いが低いとはいえず、ほぼ見込み通りであろう。しかし日本のタイ向け輸出で焦点となった鉄鋼、自動車部品については、交渉に長い期間を費やしたため、一般税率が FTA 税率よりも低い逆転現象が生じている品目が少なくなく、中国や韓国など競合国と比べて数年間は税率が高い品目も多い。タイの日本向け農水産品の輸出でも、日本側の市場開放度が低いことに加えて、日本側が譲歩したとみられたが、原産地規則や製品規格の適用により、実際には輸出が増加していない品目がある。日本・タイ FTA の利用率が低い原因は、センシティブ品目の対応に政治的な決断が下されず、完成度の低い合意内容にとどまったためであろう。

タイは早期にオーストラリアおよびインドと FTA を締結したため、日系企業のなかには日本からの直接輸出を減らして、タイ拠点からの輸出に切り替えている企業がある。タイからオーストラリア向けの自動車輸出、タイからインド向けの化学品、家電製品の輸出は、これら FTA の関税削減効果が現れて増加した。タイが FTA のハブ国となったため、日本が FTA 未締結の国々との間で、このような FTA の活用方法が生まれたのである。自動車や電機の部品などでも、日系企業により FTA を活用した域内生産ネットワークが構築されている。2010 年には ASEAN とオーストラリアおよびインドとの間で FTA が発効するため、今後は ASEAN の他国に生産拠点が再配置されることも考えられよう。日系企業の最適地生産戦略を後押しするためにも、東アジア広域 FTA の早期締結が望まれる。

【参考文献】

- 石川城太・菊池徹・棕寛編（2007）『国際経済学をつかむ』有斐閣
- 浦田秀次郎・石川幸一・水野亮編（2007）『FTA ガイドブック 2007』日本貿易振興機構
- 椎野幸平（2009）『インド経済の基礎知識（第2版）』日本貿易振興機構
- 中畑貴雄（2010）『メキシコ経済の基礎知識』日本貿易振興機構
- 柴田洋二（2009）「JTEPA（日タイ経済連携協定）発効後 1 年を振り返る」（『貿易と関税』2009 年 3 月号、4 月号）日本関税協会
- 東茂樹編（2007）『FTA の政治経済学：アジア・ラテンアメリカ 7 カ国の FTA 交渉』アジア経済研究所
- 日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書』各年版
- 日本貿易振興機構『通商弘報』
- タイ外務省東アジア局（2008）*Kan Sammna le Weti Satharana JTEPA*（日本タイ EPA1 周年フォーラム）（タイ語）
- Somkiat Tangkitvanich and others（2008）*Reaping the Benefits of Free Trade Agreements*, Thailand Development Research Institute.（タイ語）

図表一覧

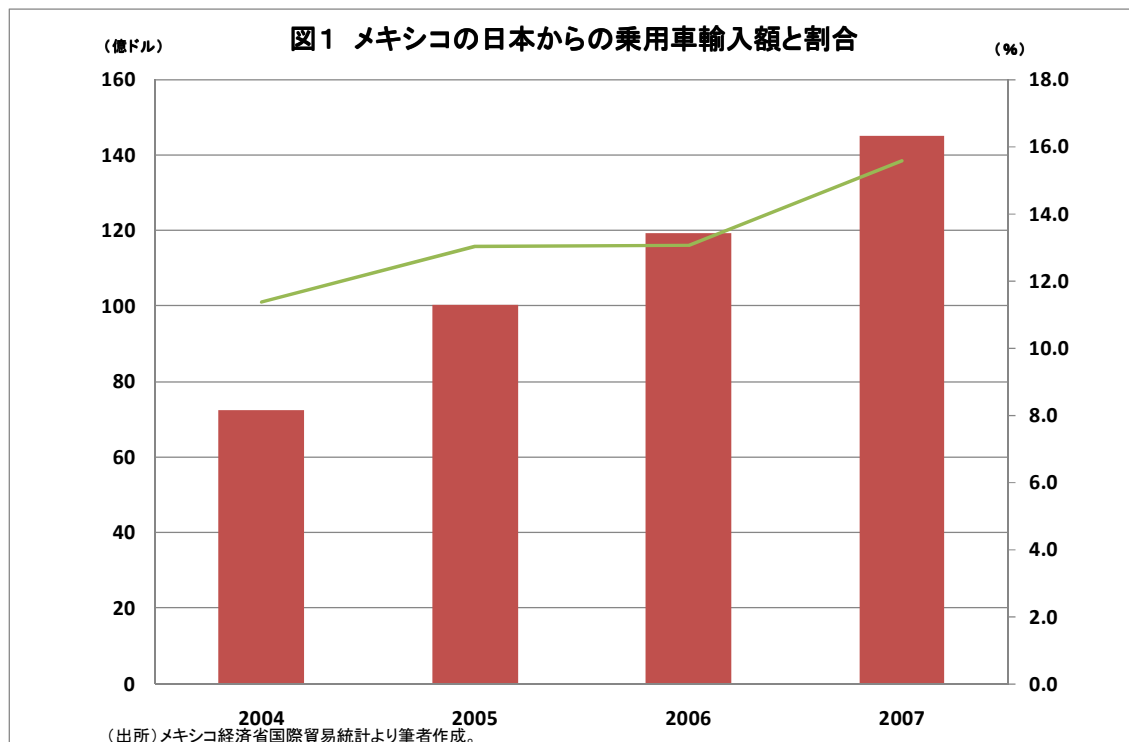


表1 メキシコ国別輸入統計(1,500cc超～3,000cc乗用車) (輸入額:100万ドル)

	2004年				2005年				2006年				2007年			
	台数	輸入額	割合	単価	台数	輸入額	割合	単価	台数	輸入額	割合	単価	台数	輸入額	割合	単価
ブラジル	184,089	1,231.3	30.6	6,689	197,847	1,416.7	31.3	7,160	158,543	1,305.2	25.3	8,232	102,384	850.8	16.4	8,310
アメリカ合衆国	151,157	737.6	18.3	4,879	179,370	828.8	18.3	4,621	319,473	1,195.1	23.2	3,741	367,055	1,561.0	30.1	4,253
日本	76,469	615.4	15.3	8,047	86,577	862.3	19.1	9,960	94,005	984.8	19.1	10,476	94,903	1,103.5	21.3	11,627
ドイツ	15,395	296.4	7.4	19,251	15,681	318.3	7.0	20,299	24,557	471.5	9.1	19,199	22,712	483.4	9.3	21,284
その他	126,571	1,147.5	28.5		119,011	1,100.1	24.3		154,400	1,204.4	23.3		150,248	1,179.3	22.8	
合計	553,681	4,028.1	100.0		598,486	4,526.3	100.0		750,978	5,160.9	100.0		737,302	5,178.0	100.0	

(注) HSコード87032301
(出所) メキシコ経済省外国貿易統計より筆者作成。

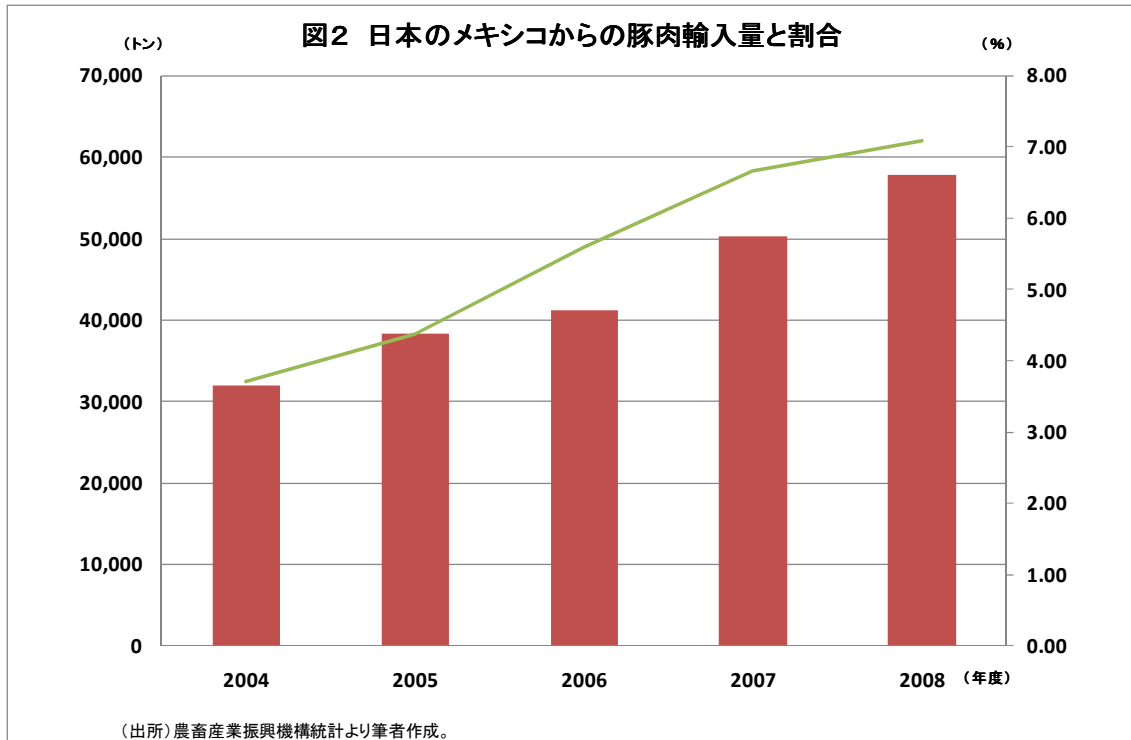


表2 日本国別輸入統計																
①豚の枝肉・骨なし、冷凍(HSコード020329)																
(輸入額:100万円)																
	2004年				2005年				2006年				2007年			
	トン	割合	輸入額	単価	トン	割合	輸入額	単価	トン	割合	輸入額	単価	トン	割合	輸入額	単価
デンマーク	267.352	40.0	155.612	582.0	230.763	34.4	126.977	550.2	167.849	33.5	87.810	523.1	161.284	30.8	84.576	524.4
カナダ	145.287	21.7	86.381	594.6	152.091	22.7	84.493	555.5	97.508	19.5	51.263	525.7	106.344	20.3	55.907	525.7
アメリカ合衆国	118.660	17.7	69.478	585.5	141.834	21.2	78.327	552.2	97.744	19.5	51.558	527.5	110.015	21.0	58.114	528.2
メキシコ	22.247	3.3	13.357	600.4	23.969	3.6	13.212	551.2	27.385	5.5	14.793	540.2	32.969	6.3	17.904	543.0
チリ	38.858	5.8	22.601	581.6	51.521	7.7	27.958	542.6	50.412	10.1	26.438	524.4	45.783	8.7	24.030	524.9
その他	76.502	11.4	44.382		69.785	10.4	38.287		60.040	12.0	32.282		67.344	12.9	36.505	
合計	668.905	100.0	391.811	585.7	669.962	100.0	369.254	551.2	500.938	100.0	264.145	527.3	523.738	100.0	277.035	529.0
②豚の枝肉・骨なし、生鮮・冷蔵(HSコード020329)																
(輸入額:100万円)																
	2004年				2005年				2006年				2007年			
	トン	割合	輸入額	単価	トン	割合	輸入額	単価	トン	割合	輸入額	単価	トン	割合	輸入額	単価
カナダ	39.442	20.4	23.957	607.4	42.834	21.3	23.741	554.3	53.798	24.2	28.677	533.1	58.968	25.1	31.420	532.8
アメリカ合衆国	136.878	70.9	83.368	609.1	145.570	72.3	80.812	555.1	154.075	69.4	81.891	531.5	160.341	68.3	85.630	534.0
メキシコ	9.596	5.0	5.903	615.2	10.526	5.2	5.924	562.8	12.327	5.5	6.703	543.7	14.487	6.2	7.874	543.5
その他	7.185	3.7	4.419		2.400	1.2	1.468		1.933	0.9	1.109		968	0.4	634	
合計	193.100	100.0	117.648	609.3	201.330	100.0	111.945	556.0	222.133	100.0	118.380	532.9	234.764	100.0	125.558	534.8
③オレンジジュース(HSコード200911)																
(輸入額:100万円)																
	2004年				2005年				2006年				2007年			
	トン	割合	輸入額	単価	トン	割合	輸入額	単価	トン	割合	輸入額	単価	トン	割合	輸入額	単価
イスラエル	786	1.3	114	145.6	1,283	2.0	203	158.5	1,619	3.1	323	199.4	6,336	12.0	1,505	237.5
イタリア	1,939	3.2	436	224.8	1,971	3.0	470	238.2	1,992	3.8	493	247.3	1,859	3.5	487	261.7
アメリカ合衆国	8,298	13.8	1,218	146.8	5,259	8.1	803	152.6	2,977	5.6	741	249.0	2,411	4.6	959	397.7
メキシコ	1,473	2.5	206	140.1	2,251	3.5	312	138.7	2,109	4.0	354	167.7	2,901	5.5	885	305.2
ブラジル	45,729	76.1	5,765	126.1	50,242	77.5	5,906	117.5	43,067	81.7	7,746	179.9	38,205	72.4	10,168	266.1
その他	1,833	3.1	383		3,786	5.8	694		919	1.7	219		1,054	2.0	308	
合計	60,059	100.0	8,123	135.2	64,793	100.0	8,387	129.4	52,683	100.0	9,875	187.4	52,767	100.0	14,311	271.2
(出所)財務省貿易統計より筆者作成。																

表3 チリ国別輸入統計

①乗用車1,500cc超～3,000cc(HSコード87032391)

(輸入額:1000ドル)

	2003年		2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合
韓国	47,844	11.4	68,518	13.4	96,791	14.6	136,334	18.3	198,348	22.8	232,459	22.6
日本	113,877	27.2	130,698	25.5	174,292	26.3	184,675	24.8	221,235	25.4	308,929	30.0
アルゼンチン	65,678	15.7	68,205	13.3	101,262	15.3	96,286	12.9	68,610	7.9	35,133	3.4
ブラジル	74,260	17.7	126,561	24.7	122,426	18.5	105,586	14.2	116,721	13.4	102,692	10.0
メキシコ	16,265	3.9	29,957	5.8	44,668	6.7	62,879	8.4	67,821	7.8	73,069	7.1
その他	100,943	24.1	88,709	17.3	123,935	18.7	158,661	21.3	197,101	22.7	277,071	26.9
合計	418,867	100.0	512,648	100.0	663,374	100.0	744,421	100.0	869,836	100.0	1,029,353	100.0

②乗用車ディーゼルエンジン1500cc超～2500cc(HSコード87033291)

(輸入額:1000ドル)

	2003年		2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合
韓国	14,960	36.2	28,882	43.2	34,241	43.6	58,217	53.5	84,734	59.0	107,022	55.4
日本	8,647	20.9	12,490	18.7	12,014	15.3	12,796	11.8	17,430	12.1	22,493	11.6
フランス	7,665	18.5	5,261	7.9	7,844	10.0	12,899	11.9	11,694	8.1	19,340	10.0
その他	10,106	24.4	20,259	30.3	24,467	31.1	24,937	22.9	29,644	20.7	44,234	22.9
合計	41,378	100.0	66,892	100.0	78,566	100.0	108,849	100.0	143,502	100.0	193,089	100.0

③乗用車1000cc超～1500cc(HSコード87032291)

(輸入額:1000ドル)

	2003年		2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合
韓国	36,637	26.8	52,419	29.8	68,720	30.8	72,648	29.8	135,729	36.2	161,532	31.5
日本	54,123	39.5	72,281	41.0	113,189	50.7	138,282	56.7	181,268	48.4	240,746	46.9
フランス	11,081	8.1	8,501	4.8	5,112	2.3	4,482	1.8	17,679	4.7	10,664	2.1
中国	---	---	---	---	---	---	---	---	6,273	1.7	33,113	6.5
インド	---	---	10	0.0	1,685	0.8	6,726	2.8	8,886	2.4	23,252	4.5
その他	35,079	25.6	42,876	24.3	34,661	15.5	21,807	8.9	24,919	6.6	43,614	8.5
合計	136,920	100.0	176,087	100.0	223,367	100.0	243,945	100.0	374,754	100.0	512,921	100.0

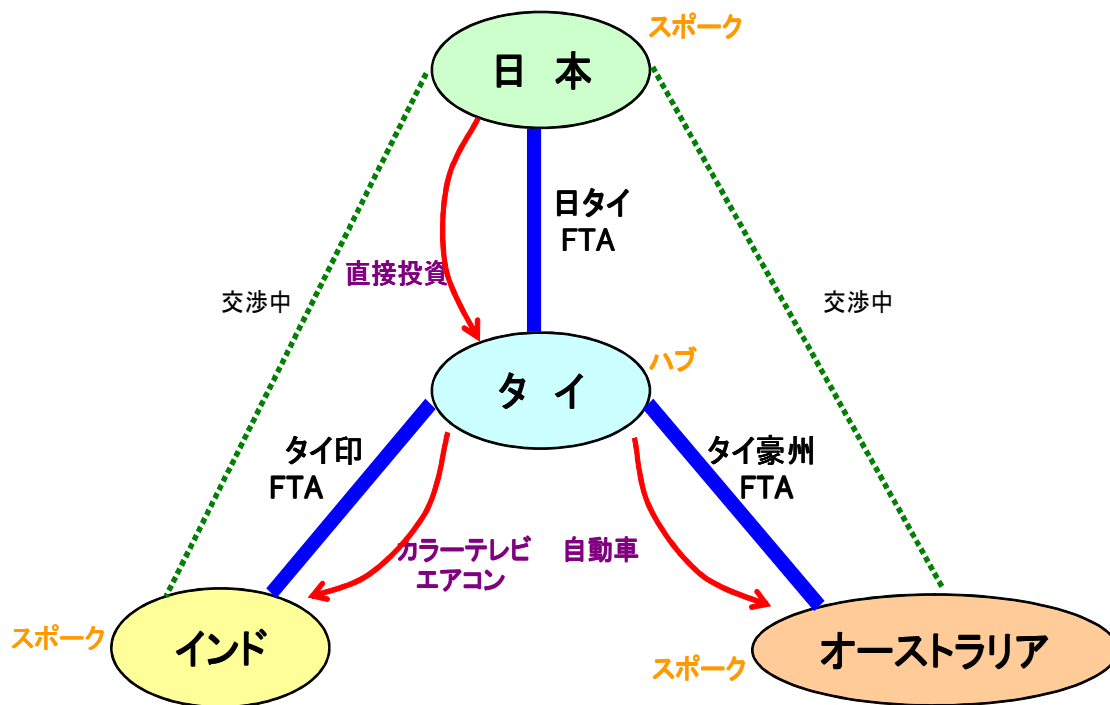
④軽トラック・ディーゼルエンジン500キロ超～2トン(HSコード87042121)

(輸入額:1000ドル)

	2003年		2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合
韓国	16,008	12.6	24,670	14.3	37,949	13.3	52,308	17.6	82,440	20.2	67,287	14.3
日本	66,898	52.6	90,180	52.1	124,978	43.9	117,095	39.4	137,763	33.7	109,719	23.4
アルゼンチン	7,854	6.2	12,914	7.5	26,735	9.4	46,899	15.8	46,534	11.4	56,361	12.0
タイ	20,512	16.1	26,111	15.1	57,675	20.2	73,113	24.6	128,999	31.5	206,647	44.1
その他	23,874	18.8	32,057	18.5	64,232	22.6	54,679	18.4	59,713	14.6	85,369	18.2
合計	127,292	100.0	173,018	100.0	284,834	100.0	297,195	100.0	408,915	100.0	469,022	100.0

(出所)チリ中央銀行外国貿易統計より筆者作成。

図3 アジアの FTA ハブ国をめざすタイ



(出所)筆者作成。

表4 オーストラリア国別輸入統計										
①乗用車 (SITCコード781) (輸入額:100万豪ドル)										
	2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合
日本	6,538	59.0	6,694	55.1	6,249	49.7	6,264	45.2	6,839	46.4
タイ	122	1.1	262	2.2	603	4.8	1,183	8.5	1,137	7.7
アメリカ	430	3.9	422	3.5	522	4.1	855	6.2	985	6.7
韓国	657	5.9	913	7.5	1,252	10.0	1,358	9.8	1,066	7.2
ドイツ	1,477	13.3	1,271	10.5	1,290	10.3	1,460	10.5	1,873	12.7
その他	1,865	16.8	2,593	21.3	2,656	21.1	2,730	19.7	2,850	19.3
合計	11,090	100.0	12,156	100.0	12,572	100.0	13,850	100.0	14,751	100.0
②商用車 (SITCコード782) (輸入額:100万豪ドル)										
	2004年		2005年		2006年		2007年		2008年	
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合
日本	1,543	42.8	1,215	29.2	1,287	27.8	1,532	26.8	1,681	25.5
タイ	881	24.4	1,518	36.4	1,419	30.6	1,993	34.8	2,305	35.0
アメリカ	532	14.8	534	12.8	969	20.9	810	14.2	944	14.3
ドイツ	149	4.1	218	5.2	254	5.5	313	5.5	356	5.4
スペイン	88	2.4	82	2.0	217	4.7	518	9.1	438	6.6
その他	410	11.4	600	14.4	492	10.6	556	9.7	863	13.1
合計	3,604	100.0	4,167	100.0	4,638	100.0	5,722	100.0	6,587	100.0

(出所)オーストラリア外務貿易省貿易統計より筆者作成。

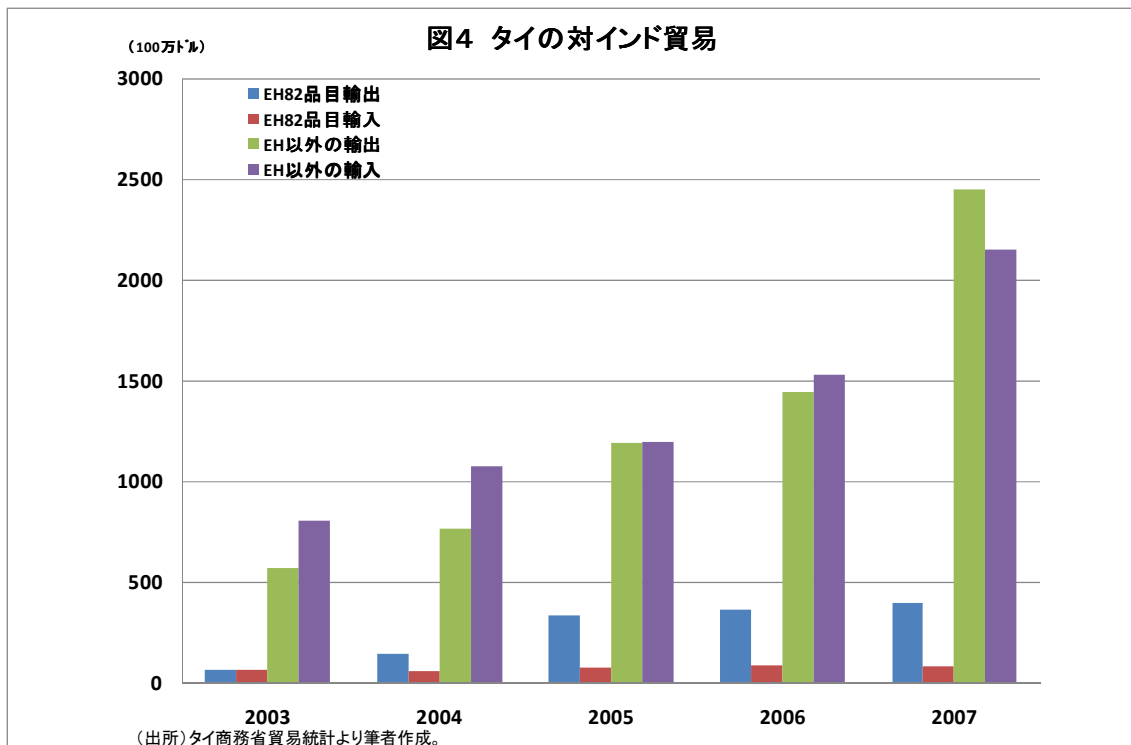


表5 タイのインド向け輸出統計(EH主要品目)				(輸出額: 100万ドル)				
	HSコード	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
ポリカーボネート	390740	11.45	16.60	111.51	52.37	114.94	122.2	90.5
エポキシ樹脂	390730	2.60	5.08	10.57	16.46	26.45	25.7	23.9
エアコン	841510	9.50	7.61	16.25	27.57	36.80	45.4	45.8
カラーテレビ	852812	0.25	42.91	96.47	124.78	11.7	33.9	87.4
同ブラウン管	854011	0.19	4.77	21.44	32.27	32.16	0.6	0.1
冷蔵庫	841821	0.15	1.56	2.76	8.54	8.92	10.9	8.9

(注) カラーテレビの2007年以降はHSコード852872(タイ商務省貿易統計)。

(出所) 2003～2007年はタイ財政経済研究所資料、2008年～はタイ商務省貿易統計より筆者作成。

表6 日本国別輸入統計																
①鶏肉調製品(HSコード160232290)																
(輸入額:100万円)																
	2006年				2007年				2008年				2009年			
	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価
中国	194,950	74,089	56.0	380.0	200,257	79,629	58.0	397.6	128,115	53,738	39.6	419.4	135,677	52,484	40.7	386.8
タイ	148,274	57,268	43.3	386.2	142,528	56,886	41.5	399.1	179,639	80,804	59.6	449.8	175,466	75,437	58.5	429.9
その他	1,747	1,024	0.8		1,362	700	0.5		2,703	1,125	0.8		2,692	984	0.8	
合計	344,971	132,381	100.0	383.7	344,147	137,215	100.0	398.7	310,457	135,667	100.0	437.0	313,835	128,905	100.0	410.7
②冷凍エビ(HSコード030613000)																
(輸入額:100万円)																
	2006年				2007年				2008年				2009年			
	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価
タイ	20,097	18,204	8.0	905.8	26,380	22,361	10.9	847.6	24,957	20,286	11.2	812.9	32,081	22,535	13.9	702.4
ベトナム	51,129	52,108	22.9	1,019.1	40,027	42,366	20.7	1,058.5	42,167	38,509	21.2	913.2	39,890	33,863	20.9	848.9
インドネシア	43,665	46,018	20.2	1,053.9	37,080	40,914	20.0	1,103.4	37,421	36,609	20.1	978.3	34,799	30,721	19.0	882.8
インド	28,546	26,069	11.5	913.2	27,025	25,403	12.4	940.0	24,007	20,373	11.2	848.6	24,322	18,202	11.2	748.4
中国	22,810	18,467	8.1	809.6	23,977	17,412	8.5	726.2	16,790	12,489	6.9	743.8	14,881	9,818	6.1	659.8
その他	63,702	66,466	29.2		52,754	56,267	27.5		51,284	53,602	29.5		51,600	46,813	28.9	
合計	229,948	227,331	100.0	988.6	207,243	204,723	100.0	987.8	196,626	181,868	100.0	924.9	197,574	161,952	100.0	819.7
③エビ調製品(すしエビ、むきエビなど)(HSコード160520011)																
(輸入額:100万円)																
	2006年				2007年				2008年				2009年			
	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価
中国	1,807	1,957	8.6	1,082.7	3,347	3,670	16.9	1,096.5	2,950	3,043	13.3	1,031.6	2,609	2,536	11.4	972.0
ベトナム	5,094	7,170	31.5	1,407.4	3,631	5,014	23.1	1,380.9	3,505	4,292	18.8	1,224.3	2,903	3,101	14.0	1,068.1
タイ	9,564	11,932	52.4	1,247.6	9,132	11,356	52.3	1,243.6	11,196	13,468	59.0	1,203.0	13,109	14,395	65.0	1,098.1
インドネシア	779	1,004	4.4	1,288.6	734	878	4.0	1,196.3	1,187	1,310	5.7	1,103.5	1,506	1,534	6.9	1,018.6
その他	1,025	705	3.1		1,049	791	3.6		840	698	3.1		777	583	2.6	
合計	18,269	22,766	100.0	1,246.2	17,893	21,709	100.0	1,213.3	19,678	22,811	100.0	1,159.2	20,903	22,149	100.0	1,059.6
④エビ調製品(エビフライなど)(HSコード160520029)																
(輸入額:100万円)																
	2006年				2007年				2008年				2009年			
	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価
中国	11,852	9,085	23.9	766.6	11,074	8,386	22.5	757.3	8,257	5,757	18.3	697.2	5,967	4,323	15.7	724.4
ベトナム	8,802	7,071	18.6	803.3	9,082	7,503	20.1	826.1	8,924	6,458	20.6	723.6	9,841	6,609	23.9	671.5
タイ	21,613	14,796	39.0	684.6	20,831	14,456	38.8	694.0	20,900	14,085	44.8	673.9	20,650	12,845	46.5	622.0
インドネシア	7,437	6,131	16.1	824.4	6,788	5,910	15.9	870.7	5,688	4,411	14.0	775.5	4,412	3,160	11.4	716.2
その他	312	891	2.3		388	1,006	2.7		262	697	2.2		276	675	2.4	
合計	50,016	37,974	100.0	759.2	48,162	37,261	100.0	773.7	44,031	31,408	100.0	713.3	41,147	27,611	100.0	671.0
⑤豚肉もも調製品(ハム・ベーコンなど)(HSコード160241090)																
(輸入額:100万円)																
	2006年				2007年				2008年				2009年			
	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価
中国	2,479	1,151	82.9	464.2	3,412	1,886	89.1	552.6	1,252	621	69.3	496.2	969	350	42.8	361.0
タイ	227	137	9.9	603.5	127	69	3.2	543.0	225	141	15.7	624.8	353	268	32.7	758.1
アメリカ	334	97	7.0	292.0	520	157	7.4	302.2	390	132	14.7	338.4	662	196	23.9	295.4
その他	2	2	0.2		5	4	0.2		4	2	0.3		11	5	0.6	
合計	3,042	1,388	100.0	456.2	4,064	2,116	100.0	520.6	1,872	897	100.0	478.9	1,995	818	100.0	409.9
⑥豚肉その他調製品(ハム・ベーコンなど)(HSコード160249290)																
(輸入額:100万円)																
	2006年				2007年				2008年				2009年			
	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価	トン	輸入額	割合	単価
中国	53,327	20,753	69.1	389.2	53,048	21,599	64.8	407.2	27,956	12,120	47.5	433.5	23,879	9,771	47.5	409.2
タイ	4,066	2,225	7.4	547.1	3,598	2,145	6.4	596.1	5,121	3,184	12.5	621.8	4,390	2,549	12.4	580.7
デンマーク	4,298	1,618	5.4	376.4	3,619	1,515	4.5	418.7	4,120	1,894	7.4	459.8	3,362	1,668	8.1	496.3
アメリカ	16,794	5,146	17.1	306.4	24,810	7,752	23.3	312.5	25,140	8,073	31.6	321.1	24,372	6,284	30.6	257.8
その他	780	289	1.0		931	323	1.0		821	257	1.0		385	283	1.4	
合計	79,264	30,030	100.0	456.2	86,005	33,334	100.0	387.6	63,158	25,529	100.0	404.2	56,388	20,555	100.0	364.5
(出所)財務省貿易統計より筆者作成。																

表7 タイ国別輸入統計									
①熱延鋼板ぶりき用原板(TMBP)									
(輸入額:100万ドル)									
	2007年			2008年			2009年		
	トン	割合	輸入額	トン	割合	輸入額	トン	割合	輸入額
日本	148,028	90.9	80.5	174,978	91.7	139.7	181,600	99.9	139.7
中国	14,703	9.0	9.4	9,201	4.8	7.3	0	0.0	7.3
その他	186	0	0.0	6,732	3.5	5.5	182	0.1	5.5
合計	162,917	100.0	89.9	190,911	100.0	152.5	181,782	100.0	152.5
(注)HSコード72083900011、72083900012、72083800011、72083700011の合計。									
②熱延鋼板酸洗鋼板									
(輸入額:100万ドル)									
	2007年			2008年			2009年		
	トン	割合	輸入額	トン	割合	輸入額	トン	割合	輸入額
日本	668,247	88.1	433.7	841,423	87.1	686.0	418,192	84.3	328.8
韓国	85,530	11.3	54.0	108,793	11.3	86.0	71,180	14.3	45.4
台湾	4,287	0.6	2.8	4,304	0.4	4.0	3,883	0.8	2.7
中国	144	0.0	0.2	10,866	1.1	9.6	2,465	0.5	1.6
その他	191	0	0.2	252	0.0	0.3	462	0.1	1.0
合計	758,398	100.0	490.9	965,639	100.0	785.9	496,182	100.0	379.5
(注)HSコード720825、720826、720827の合計。									
③熱延鋼板リロール用極低炭素鋼									
(輸入額:100万ドル)									
	2007年			2008年			2009年		
	トン	割合	輸入額	トン	割合	輸入額	トン	割合	輸入額
日本	176,261	87.1	94.3	147,888	76.4	120.0	83,506	100.0	39.6
韓国	26,179	12.9	15.2	45,809	23.6	35.0	0	0.0	0.0
合計	202,440	100.0	109.5	193,696	100.0	155.0	83,506	100.0	39.6
(注)HSコード72083900021、72083800021、72083800031、72083700021の合計。									
④熱延鋼板自動車向けリロール鋼									
(輸入額:100万ドル)									
	2007年			2008年			2009年		
	トン	割合	輸入額	トン	割合	輸入額	トン	割合	輸入額
日本	730,285	69.2	387.0	617,404	71.8	485.7	228,509	60.8	143.9
韓国	69,641	6.6	38.8	36,485	4.2	33.4	30,175	8.0	15.9
オーストラリア	211,589	20.1	119.3	161,955	18.8	151.5	116,631	31.0	60.9
中国	42,396	4.0	22.9	44,431	5.2	43.3	496	0.1	0.2
その他	784	0	0.3	0	0.0	0.0	47	0.0	0.0
合計	1,054,695	100.0	568.3	860,275	100.0	713.8	375,858	100.0	220.9
(注)HSコード72083700022、23、72083800022、23、32、33、72083900022、23、32の合計。									
⑤ギアボックス・同部品(HSコード870840)									
(輸入額:100万ドル)									
	2006年		2007年		2008年		2009年		
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	
日本	181.1	52.1	349.6	69.4	676.3	70.7	561.6	65.7	
フィリピン	99.7	28.7	92.9	18.4	168	17.6	119.0	13.9	
インドネシア	12.9	3.7	7.9	1.6	54.7	5.7	78.3	9.2	
インド	40.3	11.6	32.9	6.5	33.6	3.5	63.9	7.5	
その他	13.9	4.0	20.8	4.1	24.5	2.6	32.2	3.8	
合計	347.9	100.0	504.1	100.0	957.1	100.0	855.1	100.0	
⑥大型乗用車(HSコード870324)									
(輸入額:1000ドル)									
	2006年		2007年		2008年		2009年		
	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	輸入額	割合	
日本	9,984	22.7	11,198	44.6	31,317	59.4	35,472	51.3	
ドイツ	21,849	49.7	6,060	24.1	11,805	22.4	10,250	14.8	
アメリカ	3,973	9.0	4,092	16.3	5,318	10.1	10,421	15.1	
イギリス	3,972	9.0	1,391	5.5	1,449	2.7	6,280	9.1	
イタリア	2,955	6.7	1,374	5.5	870	1.6	4,700	6.8	
その他	1,212	2.8	1,016	4.0	1,971	3.7	2,058	3.0	
合計	43,945	100.0	25,132	100.0	52,728	100.0	69,181	100.0	
(出所)タイ商務省貿易統計より筆者作成。									