

東アジアにおける域内貿易の 更なる拡大を目指して¹

～自由化・円滑化の動きを地域大のものへ～

青山学院大学 熊谷ゼミナール

藍原 万里子

武居 新

土川 穂

村田 愛

2005年12月

¹ 本稿は、2005年12月3日、4日に開催される、ISFJ（日本政策学生会議）、「政策フォーラム2005」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、熊谷教授（青山学院大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得べき誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

要旨

東アジアでは域内貿易の相互依存関係が深化してきているにも関わらず、制度的な経済連携は不足しているのが現状である。そのため、関税障壁や、貿易手続きに代表される非関税障壁が存在する。

東アジアにおける関税率は日本と比べ総じて高い。現在、関税削減・撤廃に向け、世界で活発に行われているのが FTA である。東アジア大の FTA である E A F T A へのロードマップとしては 3 つのルートが考えられるが、今のところ日本・ASEAN、中国・ASEAN、韓国・ASEAN の 3 つの FTA を締結し、それを 1 つに統合するというルートが 1 番現実的だと言われている。具体的には、原産地規則を統一することで既存の FTA を活用し、統合する。原産地規則の基準には大きく分けて完全生産基準、実質変更基準の 2 つがあるが、現在東アジアで存在する FTA のなかでも実質変更基準は流動的である。また、日本、韓国は別々に ASEAN との FTA 交渉を進めており、それぞれにおいて原産地規則が異なった場合、地域大に結びつける上で大きな障害となると懸念される。その解決策として原産地規則の調和が必要であると考えられる。

貿易手続きに関しては、その煩雑さ・複雑さのためにシームレスな物流が阻害され、大幅なコストと時間のロスが生じており、貿易業者は早期の改善を求めている。その解決手段としてシングル・ウィンドウ化が挙げられる。この達成により、大幅なコストと時間の削減が実現できる。しかし、地域全体での簡素化を行わなければ、実質的な簡素化とはならない。地域間のシングル・ウィンドウ化の実現のために、現在 ASEAN 内では、ASEAN シングル・ウィンドウの設立を合意している。そこで、この ASEAN シングル・ウィンドウに日中韓が参加することで東アジア大での貿易円滑化に繋がると考えた。

原産地規則の調和、東アジア大でのシングル・ウィンドウにより、域内貿易の更なる拡大に向け前進することとなるであろう。

目次

はじめに

第1章 関税

- 第1節 東アジアにおける関税の現状
- 第2節 FTA の概要と動向
- 第3節 FTA の限界

第2章 貿易手続き

- 第1節 貿易手続きの概況
- 第2節 シングル・ウィンドウとは
- 第3節 手続き統一の必要性
- 第4節 ASEAN シングル・ウィンドウ (ASW)

第3章 政策提言

- 第1節 関税 —原産地規則の調和—
- 第2節 貿易手続き —ASW への日・中・韓の参加—

参考文献・データ出典

はじめに

グローバル化が進み、EU、NAFTAといった巨大な経済圏が出現するなど国際競争の激化するなか、世界人口の32%を抱え、世界のGDPの20%を有する東アジアには未だ経済圏は存在しない。

一方で、東アジアには1950年代から半世紀以上もの長い年月をかけ、日本企業を中心とした「分散立地（フラグメンテーション）¹」と「集中立地（アグロメレーション）²」が同時に進み、世界のどの地域よりも発達した生産・流通ネットワークが形成された³。この生産ネットワークを背景に、域内貿易比率は年々拡大傾向にある。今や東アジアの域内貿易比率は約54%と、NAFTA（約45%）を抜き、EUの単一市場形成（制度的統合）時の水準（約58%）に近づいている⁴。また、その伸び率においても、1985年から2004年の20年間で世界貿易（輸出）は4.9倍に拡大したのに対し、東アジアの域内貿易（輸出）はその約2倍に当たる9.7倍に拡大した⁵。金額ベースでの拡大だけでなく、緊密化の進展も見られる。緊密化を示す指標である貿易結合度⁶の1981年から2001年にかけての数値は多くの地域で上昇が見られ、さらに2001年時点における貿易結合度は全ての地域間で1を上回った⁷。

この様に、貿易額の水準・伸び率といった量の面、貿易結合度に表される質の面の両面に置いて東アジアにおける域内貿易は関係が深まっており、市場ベースにおいてはすでに経済連携が進んでいる。しかしながら先ほど述べたとおり、東アジアには未だEUやNAFTAのような経済圏は存在せず、制度的な経済連携は不足しているのが現状だ。連携を強化し、貿易障壁を削減・撤廃することで域内貿易の更なる拡大が達成され、資源配分の効率化や規模の経済を通じて、経済成長が促進されると考えられる。なお、本論文では貿易面での制度的経済連携強化を、「モノの移動の更なる自由化・円滑化を図るため、国家間の規制の撤廃や各種制度の調和等を行うもの」を意味するものとする。

また、東アジアの範囲に関しては、上述の貿易面での相互依存関係を表すデータは全て香港・台湾を含んでおり、長期的にはこれら二カ国を入れることが望ましいと考えられるが、ここでは第一段階としてまずはASEAN+3⁸での自由化・円滑化を目指すこととする。なぜなら、確固とした経済圏こそ存在しないものの、既にASEAN+3での地域協力の動きも見られるからだ。実現こそされなかったものの、1990年にマレーシアのマハティール首相の提唱した「東アジア経済グループ」（East Asian Economic Group; EAEG、後の東アジア経済協議体; EAEC）に始まり、1997年に起こったアジア経済危機を契機としてASEAN+3首脳会議が定例化された

¹ 生産活動を複数の生産ブロックに分解し、それぞれの生産ブロックを効率的な生産を行うために最適な地域に分散して配置すること

² コスト削減のために部品関連企業などを地理的に近接した地域に集積すること

³ 日本機械輸出組合『東アジア自由貿易圏の在り方—東アジア自由ビジネス圏の確立に向けて—』287ページ

⁴ 経済産業省『通商白書2005』284ページ

⁵ 日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書 2005年版』83ページ

⁶ 世界全体の貿易量（輸出または輸入）を基準として、二国間の貿易関係が基準ケースとどの程度掛け離れているかを示すもの。二国間の貿易関係が緊密であれば1を上回り、逆であれば1を下回る。

⁷ 経済産業省『通商白書2003』68ページ 東アジアを中国、香港、日本、NIEs、ASEAN4の5つの国・地域に区分している。

⁸ ASEAN各加盟国に日本・中国・韓国を加えたものを指す。略してAPTと呼ぶが、一般的にはASEAN+3という呼び方が用いられていることから、本稿ではASEAN+3と呼ぶこととする。

1. これを契機に現在では ASEAN+3 の枠組みで形成された 50 近くに及ぶ機能別の会議が存在しており、今年 2005 年 12 月 14 日には、マレーシアのクアラルンプールにて「東アジア・サミット」の開催が決定されている。ASEAN+3 首脳会議では日本・中国・韓国はあくまでゲストとして呼ばれるという性質のものであったのに対し、東アジア・サミットは 13 カ国がそれぞれ対等の立場で集まる会議となることを意味し、地域化への大きな動きと言える。

また、問題対象となる貿易障壁は関税障壁と非関税障壁に分類されるが、非関税障壁としては、アジア地域での非効率性は顕著だと言われていることから貿易手続きを採り上げた²。貿易障壁撤廃の手段として現在世界で活発に行われているものに FTA がある。しかし先ほど説明したように、東アジアの地域化の動きは FTA によって始まったのではない。ドミノ効果により各国が「ハブ」になることを狙って、防衛策として、政治的な戦略として、さまざまな思惑のもと競争的に FTA 締結に躍起になっているが、貿易の自由化・円滑化のために今 2 国間ではなく地域全体ですべきことは何であろうか。

第 1 章では東アジアにおける関税の現状とその引き下げ・撤廃に向けた FTA の動き、そして更にそれを地域大のものにするにあたっての問題点を、第 2 章では貿易手続きの煩雑な現状と簡素化に有効なシステム、また、ASEAN 内での円滑化に向けた動きを FTA とは違った視点から述べ、第 3 章でそれぞれの問題に対する政策を提言していく。

¹ ASEAN との首脳会議はもともと 1997 年 1 月に橋本首相が ASEAN を訪れた際、ASEAN+日本の首脳会議として提案されたものであった。これに対し、ASEAN 側からは中国への影響を配慮して ASEAN+3 ではどうかと逆提案があったことから、ASEAN+3 首脳会議が実現された。同年 8 月にアジア経済危機が起こったことから、偶然にも年末に開催された ASEAN+3 会議は、アジア経済危機の対処の緊急会議のような形で開催される。翌 1998 年にも危機は収まるどころかインドネシア、韓国などアジア各国の政治や社会へも深刻な影響が広まっていたことから、この年の ASEAN 首脳会議の主催国であるベトナムが、再び日本・中国・韓国を招待したいとの意向を示し、第 2 回 ASEAN+3 首脳会議が実現、事実上の定例化が確認される。

² 大木 博巳 (2005) 「日本の F T A の現状と課題」

第1章 関税

第1節 東アジアの関税の現状

関税とは、物品の輸出入に際して課せられる租税のことであり、一般的には物品の輸入の際に課せられる輸入税を指す。関税には、関税賦課分だけ輸入品の競争条件を不利にすることで国内産業を保護する役割と関税収入による財政収入機能としての役割がある。よって関税に関しては「通商」と「開発」の観点から考えるべき問題であり、必ずしも撤廃されるべきであるとは言いがたい。しかし、関税賦課が価格システムの歪曲を通じた効率性喪失を生じさせることや、関税引き下げが市場保護の程度を減少させることによって市場拡大につながると、輸出国側の生産者は規模の経済の利益を享受でき、経済全体としてもメリットを享受できることを考慮すると、逐次引き下げられていくべきものと考えられる。

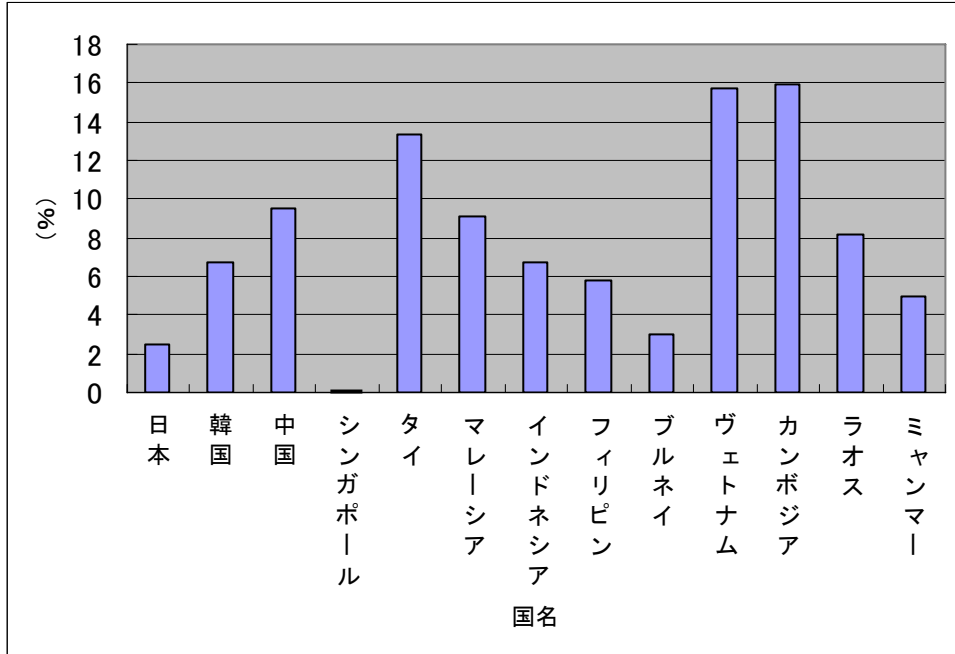
以上のことをふまえたうえで、この節ではまず東アジアにおける関税の現状をみていく。

東アジア各国における単純平均実効税率を図表 1-1-1 に示した。実効税率とは譲許税率¹を上限として実際に適用される関税率のことである。

国内産業保護や財政収入機能といった関税の役割と経済発展段階を考慮すると、マレーシア (9.1%)、インドネシア (6.7%)、フィリピン (5.8%)、ブルネイ (3%) に関しては開発途上国としては低い水準と言えるものの、やはり各国の関税率は日本の 2.5% より総じてかなり高い。中でもタイの 13.3% という関税率は途上国とはいえ高い水準となっている。韓国に関しては OECD 加盟国で先進国の一員であることを考えると、現行の 6.7% から更に引き下げられることが期待される。また、単純平均実行関税率が比較的低い国であっても、個別に品目を見ていくと高関税のものが多く見受けられる (図表 1-1-2)。特に、自動車・同部品、鉄鋼、機械類等の関税率の高さが目立つ。

¹ 譲許税率とは GATT や WTO の関税交渉の場において合意された関税率の上限のことである。

図表 1-1-1 各国の非農産品における単純平均実効税率表



(出所) 『World Trade Report 2005』 より作成

図表 1-1-2 各国の高関税品目の例

中国	大半のビデオ、音響録音再生機器 (30%前後)	マレーシア	繊維製品 (18.5%)
	設備輸入 (30~40%)		輸送機器 (平均18.5%)
	自動車 (最高30%)		電気機器 (最高30%)
韓国	機械類:HS84、87、90、91類 (韓国8%、日本0%)	マレーシア	ガラス (最高30%)
	ボールベアリングHS848210 (韓国13%、日本0%)		自動車 (最高70%)
	ローラベアリング848220 (韓国8%、日本0%)	フィリピン	鉄鋼製品199品目 (最大50%)
	写真用フィルム完成品 (韓国8%、日本0%)		繊維製品 (譲許税率最高50%)
	高硫黄C重油 (3202円/kl、基本税率390円/kl)		時計 (譲許税率最高50%)
インドネシア	大部分の品目の譲許税率が40%または30%	フィリピン	電気機器 (譲許税率最高50%)
	繊維・繊維製品 (平均10.5%)		乗用車 (実効税率30%)
	輸送機械 (平均12.2%)	タイ	輸送機器 (平均32.7%)
	自動車 (最高80%)		電気機器 (平均9.3%)
	自動車、鉄・鉄鋼、化学品の一部は40%以上の譲許税率が譲許されていない		自動車 (最高80%)
		鋼製品 (最高20%)	
		ポリエチレン (最高20%)	

(出所) 『2005 年版不正貿易報告書』、『貿易投資円滑化ビジネス協議会—各国・地域の貿易投資上の問題点と要望「2004 年版」—』、『米国通商代表部 (USTR) 2005 年外国貿易障壁報告書 (仮訳)』その他資料をもとに作成

(注) 特に明記されていないものは全て実効税率を表す。

第2節 FTA の概要と動向

関税撤廃を主な目的として現在活発に行われているのが FTA である。ではそもそも FTA とは何なのであろうか。ここでは FTA の概要とその動向を簡単に述べていきたい。

1. FTA とは

一般的に 2 国間もしくは地域間における関税削減・撤廃を目的とした貿易協定のことを FTA (Free Trade Agreement ; 自由貿易協定、もしくは Free Trade Area ; 自由貿易地域) と呼ぶ¹。域内のみでの関税削減・撤廃であることから、域外国に対しては差別的なものとなるが、最恵国待遇を基本原則とする WTO においては GATT 第 24 条において正当化されている。ここでは、「自由貿易地域の設定または中間協定の締結の前にそれらの構成地域に存在していた当該の関税その他の通商規則よりそれぞれ高度なものであるか又は制限的なものであってはならない。」² (第 24 条 5 項 (b))、「中間協定は、妥当な期間内に関税同盟を組織し、又は自由貿易地域を設定するための計画及び日程を含むものでなければならない。」³ (第 24 条 5 項 (c))、「関税その他の制限的通商規則… (中略) …がその構成地域の原産の製品の構成地域間における実質上のすべての貿易について廃止されている」⁴ (第 24 条 8 項 (b)) を条件に最恵国待遇の例外として正当化されている。GATT 第 24 条には多様な解釈を許す文言が多く用いられていることから FTA と WTO の整合性に関して多くの対立を呼んだが、「妥当な期間」とは「GATT 第 24 条の解釈に関する了解」⁵により例外的な場合を除くほか、10 年とされている。また、「実質上すべての貿易」についての基準は未だコンセンサスを得ることはできず明確な規定はないが、一般的には貿易量の 90%以上を対象とすること、特定のセクターを除外しないことが必要と考えられている。

なお、全ての構成国が開発途上国である FTA は、GATT 第 24 条とは別に、「授權条項」によって正当化されている。これは 1979 年の東京ラウンドの際に先進国が一般特惠関税制度 (GSP) に従って開発途上国の産品に有利な待遇をすることが最恵国待遇に反しないことを確認した規定として合意されたものであるが、開発途上国同士の貿易自由化についても言及があるので、一定の要件に適合することを条件に発展途上国間の FTA を最恵国待遇の例外として認めている。決定文は以下の通りである。

1. 締約国は、一般協定第 1 条の規定にかかわらず、異なるかつ一層有利な待遇を、他の締約国に与えることなしに開発途上国に与えることができる。
2. 1 の規定は、次のものに適用する。(中略)

¹ 現在日本が東アジア各国と進めている貿易協定はモノの貿易の自由化のみならず、投資や人の移動も含め、より広域な経済領域を扱っていることから正しくは EPA (Economic Partnership Agreement ; 経済連携協定) と呼ぶが、両者とも域内の関税・制限的通商規則を撤廃して域内の貿易の自由化・円滑化を図るということは共通していることから、本論文では説明の便宜上総じて FTA と呼ぶこととする。

² 浦田秀次郎「FTA ガイドブック」 253 ページ

³ 前掲書 253 ページ

⁴ 前掲書 254 ページ

⁵ ウルグアイ・ラウンドにおいて、「GATT 条文」交渉グループにより、第 24 条の解釈を困難にしている不明瞭な部分をなくすための議論が行われた結果、作成されたもの。

(c) 相互に輸入する製品に対する関税を相互に引き下げ又は撤廃し及び非関税措置を締結国間により定められた基準又は条件に従い相互に軽減し又は撤廃するための開発途上締結国の間の地域的又は世界的な取極。¹

これにより、途上国間の FTA では関税撤廃の割合を緩めたり経過期間を長くするなどの措置がとられている。

また、FTA 締結は域内国に大なり小なり経済効果をもたらす、域内国だけでなく域外にも影響を与える。その経済効果は、「静態的效果」と「動態的效果」²に分類される。静態的效果とは、域内の関税撤廃が域内国・地域間の貿易に直接影響を与える効果のことで、動態的效果とは、FTA 締結による域内国の生産性の向上や資本蓄積など、間接的に経済成長につながる効果のことである。静態的效果で代表的なものに「貿易創出効果」と「貿易転換効果」、「交易条件効果」が、動態的效果に「市場拡大効果」と「競争促進効果」がある。それぞれの効果が域内国・域外国に及ぼす影響を図表 1-2-1 に示した。

貿易創出効果とは、従来関税障壁が存在したために非効率的でも自国で生産していた財を、FTA 締結によって関税が撤廃されることでより効率的な生産を行う国から輸入するようになり、域内貿易が拡大する効果のことである。そのため、域内国ではプラスの効果がある。域内国での貿易拡大は経済成長を促進し域外への需要を増加させ、二次的に貿易を拡大させることから貿易創出効果は域外国でも長期的にはプラスの効果があると考えられる。一般的には FTA 締結前の関税率が高いほど、関税撤廃による貿易創出効果は大きいとされる。

貿易転換効果とは、ある財の生産が効率的な国が FTA 締結国ではない場合、FTA 締結によりその財の輸入が関税のかかる生産の効率的な国から関税のかからない域内の非効率的な国に転換されてしまう効果のことである。この効果は、域内国に関しては、関税収入の減少による損失と安く財を得られることによって消費者の得られる利益を考慮するとプラスにもマイナスにもなりうる効果であるという説と、資源利用の効率性の低下と関税収入の減少に着目してマイナスであるという説があるが、どちらにしても唯一域内国にもマイナスの効果をもたらす可能性のある効果である。域外国に関しては一貫してマイナスの効果と考えられる。

図表 1-2-1 FTA による経済効果：域内国・域外国への影響

FTA による経済効果		影響の評価	
		域内国	域外国
静態的效果	貿易創出効果	+	+
	貿易転換効果	-(+)	-
	交易条件効果	+	-
動態的效果	市場拡大効果	+	+
	競争促進効果	+	+

(出所) 『通商白書 2000』、『FTA ガイドブック』をもとに作成

交易条件効果では、貿易転換効果により域外からの輸入が減少することによって域外の輸出価格が低下し、域外の交易条件は悪化、一方で域内国は域外国への影響力の拡大により交易条件は改善される。よって域外国にはマイナス、域内国にはプラスの効果と考えられる。市場拡大効果とは、関税撤廃により市場が拡大することから、規模の経済性が実現され、域内での最適立地が可能になる効果のことであり、競争促進効果とは貿易自由化により企業間の競争が促進され、効率的な生産が行われるようになる効果のことである。これらは域内国にプラスの効果が、域外国にも貿易創出効果の場合と同様の理由でプラスの効果があると考えられる。

¹ 渡辺利夫「東アジア市場統合への道 FTAへの課題と挑戦」95 ページ

² 地域統合の動態的效果の議論は Balassa(1961)により提唱され、その後 Baldwin (1989) によって整理される。

以上述べた効果の他にも、競争促進効果により域内国の国内規制や制度が見直される国内制度改革効果や、市場拡大効果により域内国の投資先としての魅力の増加し、域内国への輸出の代わりに直接投資を行う投資促進効果、また直接投資の増加によりより経営ノウハウや技術流入がおきる技術拡散効果などがある。

2. WTO の行き詰まりと FTA の増加

前項で述べた通り、さまざまな経済効果をもたらす FTA であるが、その締結数は近年急増している。この項では FTA 増加の背景から急増に至るまでを追っていききたい。

貿易に関する国際的なルールとして WTO 協定がある。WTO の前身である GATT は、第二次世界大戦の反省から誕生した。1929 年、アメリカのウォール街の株価大暴落を契機に世界経済は恐慌に陥る。この時、アメリカのスムート・ホーレー関税法 (The Smoot Hawley Tariff Act) やイギリスのオタワ協定に始まり、世界各国はなりふり構わぬ近隣窮乏化政策に走り、経済はブロック化、世界貿易は 1929 年の 356 ドルから 1934 年の 120 ドルへと、実に 3 分の 1 にまで縮小した。これにより世界経済はますます不安定なものになり、保護主義や経済ブロック化がついには第 2 次世界大戦の一因にまでなった。通商戦争、通商差別、厳しい貿易制限とそれに伴う各国の貿易量の低下、そのことによる雇用の低下、世界経済の低迷、そして世界戦争——これらの反省から、1947 年、貿易制限措置の削減と無差別待遇の原則を基本原則とする GATT (General Agreement on Tariffs and Trade ; 関税と貿易に関する一般協定) が誕生した。

世界経済の変化に伴い、貿易ルールの拡大など大幅な体制強化の必要が出てきたことから、1994 年 4 月、ウルグアイ・ラウンドを経て、GATT を拡大・発展される形で新たな貿易ルール (WTO 協定) が締結され、ルールを運営する機関として 1995 年 1 月、WTO (World Trade Organization ; 世界貿易機関) が設立される。ケネディ・ラウンド、東京ラウンドと大幅な関税率の引き下げに成功してきた GATT/WTO 体制であったが、第 3 回交渉の 38 カ国参加を除いて第 5 回交渉まで参加国が 30 カ国以下であったのに対し、第 6 回交渉、第 7 回交渉、第 8 回交渉では 62 カ国、102 カ国、123 カ国と参加国が大きく増加した。そのため、全加盟国の賛成を前提とするコンセンサス方式をとっていること、発展途上国の発言力が急速に向上していること、グローバル化に伴い WTO の交渉項目が多様化していることなどによる要因から WTO におけるグローバルな貿易自由化の動きは停滞を迎える。事実 86 年から 4 年の予定で始まったウルグアイ・ラウンドにおける交渉は交渉終了までに実に 7 年 7 ヶ月もの時間を要した。さらに新ラウンド交渉立ち上げのため開催された 1999 年のシアトルでの第 3 回閣僚会議は先進国・途上国間の意見の対立により立ち上げに失敗し、2 年後のドーハにおける第 4 回閣僚会議でドーハ・ラウンドが立ち上げられたものの、中間合意を目指した 2003 年のカンクンにおける第 5 回閣僚会議では決裂、交渉は一旦頓挫した。2004 年 7 月末の WTO 一般理事会では交渉を軌道に戻すことができたが、当初の交渉終結期限であった 2004 年末はすでに過ぎている¹。

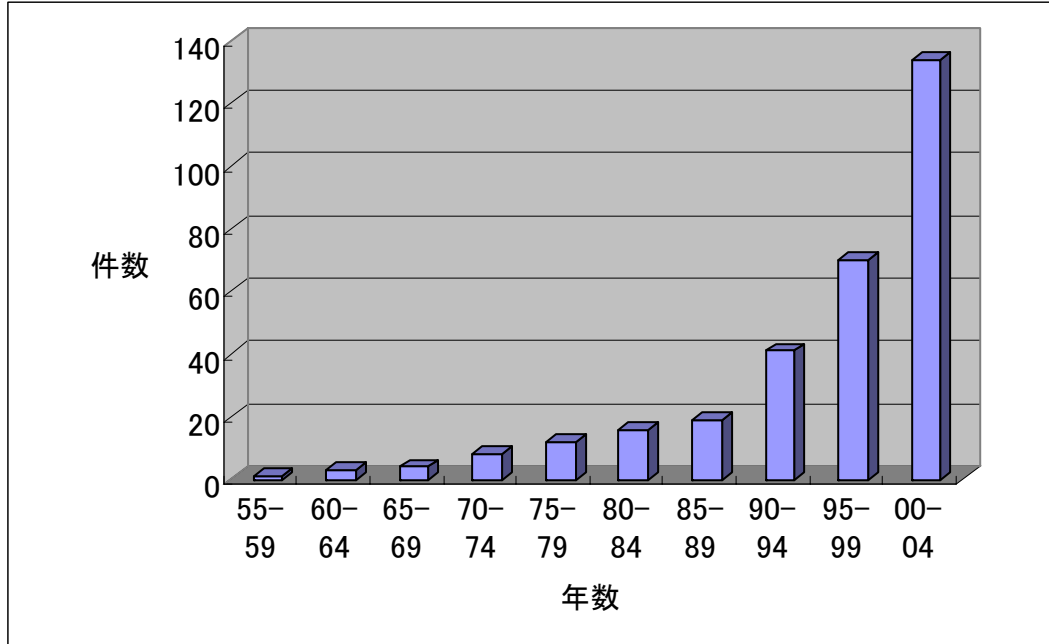
WTO におけるこのような状況を受け、交渉相手の数が少なく、交渉が短期間で終わる FTA が 1990 年代以降増加、特に 2000 年代以降急速に増えている (図表 1-2-2)。

FTA の歴史は実は長い。最初の FTA は 1957 年の欧州共同体 (EEC) 設立を目的としたローマ条約であり、今から約 50 年近くも前のことであった。それにも関わらず 80 年代末までの 30 年間で 26 協定しか作られなかった FTA だが、90 年から 94 年には 22 件、95 年から 99 年には 29 件、2000 年から 2004 年には 64 件もの FTA が発行され、2005 年 7 月現在では計 138 件に上るまでになった。年間件数でみると、50~80 年代までは年間 0~3 件で推移していたのが 90 年代に入ると 3~6 件 (93 年のみ 11 件)、2000 年代に入ると 9~13 件と増加し、2004 年には

¹ 菅原淳一 (2005) 「『東アジア自由貿易地域』の実現に向けて~現状分析と今後の展望~」 9 ページ

過去最高の 24 件の FTA が発行されている¹。WTO によると、2000 年時点で実に世界貿易の過半が FTA に基づく貿易となっているとの報告もある²。

図表 1-2-2 世界の累積 FTA 件数の推移



(出所) 日本貿易振興機構『ジェトロ WTO/FTA Column Vol.036 2005/7/25』より作成

(注) WTO ホームページのリストに掲載されている RTA180 件中重複の 42 件を除いたもの

この間 FTA に対する評価も変わっていった。EU が成立した 1990 年代前半は多角主義と地域主義の対立構造に注目した議論が盛んで静態的な関税撤廃効果に着目して貿易転換効果や経済ブロック化の危険性が強調され、地域主義は否定的に評価されることが多かったのだが、徐々に動学的な効果、投資促進効果や国内政策促進効果が注目され始め、1990 年代後半には自由化促進に果たす役割が高く評価されるようになってきた。こうして FTA が多角的自由化を促進する (building block) か、多角的自由化を阻害する (stumbling block) かには様々な議論を呼んだものの (図表 1-2-3)、現在では多角主義の中心的機関である WTO に反するものというより、むしろ補完するものだと考えられている。

¹ 日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書 2005 年版』77 ページ

² WTO 文書、WT/REG/W/37、2000 年 3 月 2 日。ただし WTO では貿易協定を総称して RTA と呼んでいるため、厳密には RTA の数値である。

図表 1-2-3 FTA が多角的自由化に与える影響

FTAが多角的自由化を促進する主な理由	
交渉主体の減少 (Summers,1991; Krugman,1993)	国の単位で多角的自由化交渉を行うより、地域統合締結後に地域単位同士で交渉を行ったほうが、交渉が進みやすい。
小国の交渉力の増大 (Lawrence,1996)	規模の小さい国が地域統合を締結することにより、大国に対する自由化促進の交渉力を高める。
国内産業調整の進展(Wei and Frankel,1995)	FTA締結国が国内構造調整を進展させる結果、衰退産業の規模が縮小し、長期的には多角的貿易自由化に向けた政治的反発が弱くなる。
国内改革推進による途上国のマルチ交渉への参加 (Ethier,1998)	FTAを結ぶことにより、途上国への直接投資流入や国内改革・自由化が進み、途上国が交渉を推進する誘引が高まる。
FTAが多角的自由化を阻害する主な理由	
価格支配力の増大 (Kennan and Riezman,1990;Krugman,1991 a)	域外に貿易障壁を残して域内貿易を自由化した場合、交易条件効果により、域外に対する自由化の抵抗となる
国内産業の保護 (Grossman and Helpman,1995;Krishna,1998)	一部の国にのみ自由化を行うFTAは、自由化の利益を享受しつつ国内輸入産業への競争圧力がある程度抑えることができるため、(域外国の犠牲の下に)多角的貿易自由化以上の利益を享受できる可能性がある。

(出所)経済産業省『通商白書 2000』より

また、自由化の促進を FTA の性質のなかに見たものとしては、木村 (2003) のあげる、スピード (Speed)、スコープ (Scope)、シークエンシング (Sequencing) の 3 つの「S」が考えられる。

スピードとは、WTO に比べ、交渉相手が少ないために短期間で締結に至ることである。前述の通り、ウルグアイ・ラウンドが 7 年 7 ヶ月もの時間がかかったのに対し、日・シンガポール新時代経済連携協定はゴー・チョクトン首相に提案を受けてから署名まで約 2 年、交渉開始から署名までは 1 年足らずと非常に早い時間で自由化への交渉が達成されている。次にスコープとは、FTA の対象分野が広いことを意味する。投資や競争政策、相互承認、人の移動といった WTO ではカバーされていない、あるいは不十分な部分も FTA においては取り扱われるということがよくある。最後にシークエンシングとは、FTA は関税同盟ではないので新たな FTA 締結の際に域外に対して関税を共通化する労力が必要なく、次々と FTA のネットワークを作っていくことを意味する。

以上述べたようなメリットが FTA の増加に加担したと考えられるが、FTA のマイナスの経済効果である貿易転換効果はその増加に拍車を掛けた。その分かりやすい例として日本とメキシコの FTA が挙げられる。メキシコは NAFTA のメンバーであると同時に EU とも FTA を締結したことから、日本企業は平均 16% の関税負担等により欧米企業との競争上不利な状況に置かれ、メキシコの全輸入に占める日本のシェアは急激に落ち込んだ。NAFTA 発行時のシェアが維持された場合と比較すると、推計で年間約 4000 億円にもものぼる輸出利益が失われるという損失を被った。これは、約 6000 億円の国内生産の減少、約 3 万人以上の雇用の喪失に相当すると試算されている¹。こうした背景から日本とメキシコの FTA が結ばれたのである。

これらの要因により FTA 締結数は加速的に増えていき、世界では FTA 網が構築されつつある (図表 1-2-4)。

¹ 経済産業省『通商白書 2003』190 ページ

図表 1-2-4 世界の主要な地域貿易協定の動き



(出所) 経済産業省『経済連携の取組 (EPA) について』平成 17 年 9 月 30 日より

3. 東アジアにおける FTA

FTAの空白地域とも言われた東アジアも2000年以降FTA締結の動きが活発化してきている。その背景には、アジア経済危機や中国の台頭等さまざまな要因が考えられるが、FTA締結自体を目的とした直接的な要因としてはやはりWTOの停滞と世界でのFTA締結数の増加が挙げられる。

東アジアにおけるFTAの増加は韓国が日本にFTAを提案したことに始まる。世界のFTAが89年末の26件から2002年の143件までに急増したのに対し、東アジア各国が2002年までに締結したFTAは、AFTA、シンガポールとニュージーランド、シンガポールと日本、シンガポールとEFTAの4件のみであった。しかし、WTOを中核とするグローバルな貿易自由化こそが重要であるとしてFTAに反対の姿勢をとっていた日本や韓国が90年代末にFTAに関心をもち始めたことから、中国もFTAへの関心を高めた。現在ではAFTA、日本・シンガポールのFTAに加え、中国・ASEAN枠組み協定、中国・ASEAN物品貿易協定が発効され、韓国・シンガポールのFTAはすでに調印済みである。また、日本とフィリピン、マレーシア、タイのそれぞれの国とも2国間FTAが大筋合意されている。加えて日本・韓国、韓国・ASEAN、日本・ASEAN、日本・インドネシアのFTAが交渉を開始しており、日中韓FTAは、日本側は「中国はWTOに加盟したばかりであり、WTOのルールを遵守するか状況を見たい」としているものの、共同研究が実施されている。また、ASEAN+3のFTAも共同研究が実施されており、韓国・マレーシア、中国・韓国のFTAは共同研究の合意がなされている。以上述べたように、ASEAN+3の13カ国の間だけでも発行・合意済みのものが8件、交渉中のものが4件、共同研究中もしくは共同研究合意のものが4件と計16件ものFTAが発行・交渉もしくは検討等されており、域外とのFTAを含めるとその数は60件近くにまで及ぶ(図表1-2-5)。

図表 1-2-5 東アジア域内における FTA

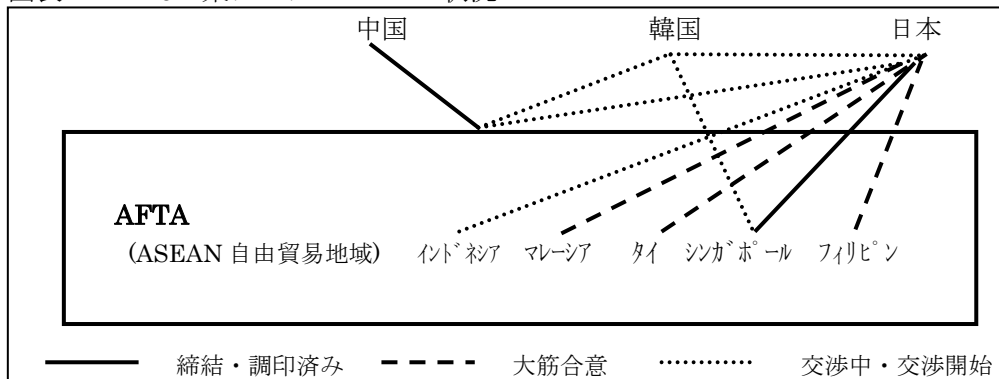
段階	構成国・地域(一部協定名)	時期
発行済み	AFTA	1992年1月
	日本・シンガポール	2002年11月
	中国・ASEAN 枠組み協定	2003年7月
	中国・ASEAN 物品貿易協定	2005年7月
調印済み	韓国・シンガポール	2005年4月
大筋合意	日本・フィリピン	2004年11月
	日本・マレーシア	2005年5月
	日本・タイ	2005年8月
交渉開始	日本・韓国	2003年12月～
	韓国・ASEAN	2005年2月～
	日本・ASEAN	4月～
	日本・インドネシア	7月～
共同研究実施	日本・中国・韓国	2000年11月～
	ASEAN+3	2000年11月～
共同研究合意	韓国・マレーシア	2004年8月
	中国・韓国	9月

(出所)『ジェトロ貿易投資白書』2005年版より

このように、東アジアでは FTA が急速に増加し、FTA 締結が新たな FTA 締結を生む「ドミノ現象」¹が生じており、その状況は競争的とさえ言われている。事実、日本が ASEAN に FTA の提案を行ったのは中国が ASEAN との FTA の枠組み合意・調印した 2003 年 11 月 4 日の翌日であった上、韓国の ASEAN との FTA は交渉開始こそ 2004 年 9 月と遅れたものの、その実現期間中は中・ASEAN の 2010 年、日・ASEAN の 2012 年より早い 2009 年となっている。

FTA が増加した場合に懸念されるのがスパゲティ・ボウル現象である。FTA 締結の際、必ず話し合われるものに原産地規則がある。この原産地規則が FTA ごとに違った場合、FTA の数だけ規則が増え、錯綜する。様々な秩序が重なり合っ手におえない状態をジャグディッシュ・バグワティは「スパゲティ・ボウル現象」と名づけた。こうした問題は、2 国間 FTA の多い東アジアにおいて現れやすいと考えられる(図表 1-2-6)。何故なら、2 国間 FTA は、同等の待遇が付与される相手国数が 1 カ国と最小であるために、最も差別性の強いものとなるからである。

図表 1-2-6 東アジアの FTA の状況



(出所)『ジェトロ貿易投資白書』2005年版をもとに作成

¹ 「ドミノ現象」は Baldwin(1995)によって名づけられた。

4. EAFTA へのロードマップ

さまざまな FTA が乱立状態にあるが、前項で述べた通り、ASEAN+3 での FTA への展望も生まれている。中国による ASEAN への FTA の提案がそれを推し進めた。2000 年に開かれた ASEAN との首脳会議で中国は ASEAN に FTA を提案し、これを受けてシンガポールのゴー・チョクトン首相は、日韓を加えた東アジア自由貿易地域 (EAFTA) 構想を ASEAN+3 首脳に逆提案した。EAFTA は EAVG¹ が 2001 年に提出した報告書のなかでもその形成を目標とすべきと提言され、EASG² による検討作業により、中長期的な措置とされた。

前項でスパゲティ・ボウル現象が懸念されると述べたが、EAFTA へのロードマップとしては、大きく分けて 3 つの方法があると言われている。1 つ目が日本・ASEAN、中国・ASEAN、韓国・ASEAN の 3 つの ASEAN+1 を作り、これを統合するもの、2 つ目が日中韓の FTA を作り、これと AFTA を統合するもの、3 つ目が東アジア規模の新たな FTA の創造である。

現在活発に FTA が行われていることを考慮すると、3 つ目の東アジア規模の新たな FTA の創造というのは、これまでの FTA とは別に新たに FTA を創造することとなり、既存 FTA との調整や交渉の時間的な問題上、現実的ではない。

2 つ目の日中韓の FTA を作り、これを AFTA に統合するシナリオは多くの支持を得てきた。その背景には AFTA の域内自由化度が未だ低いことや、質の高い EAFTA を実現するには域内先進国である日韓がまず FTA を結び、これに中国、AFTA が加わるのが望ましいとする考え方があられる。しかし AFTA は積極的に自由化を進めようと動いており、肝心の日韓 FTA は、韓国側の、対日貿易赤字の拡大や機械分野などにおける国内中小企業への打撃に対する懸念により、2004 年 11 月以降交渉は一旦中断した。

以上のことから EAFTA へのロードマップとしては、1 つ目の日本・ASEAN、中国・ASEAN、韓国・ASEAN を作り、統合していくというシナリオが一番現実的であろう³。中国の WTO 加盟時の自由化約束がほぼすべて実施段階に移行していること、現在日本、中国、韓国は競うように ASEAN との FTA 締結を進めており、これらの FTA が一段落する時期であること、などの理由から 2007 年ごろに EAFTA にどう繋げていくかの議論が活発になるかと思われる⁴。

第 3 節 FTA の限界

第 2 節で EAFTA へのロードマップについて述べたが、2005 年度の貿易投資白書にある EAFTA へのロードマップの中では関税に関しては当面既存 FTA を活用し、原産地規則は域内

¹ East Asia Vision Group ; 有識者による東アジアの中長期的なビジョンを考えるための諮問機関。1998 年の 2 回目の ASEAN+3 首脳会議の際、韓国の金大中大統領により提案され、翌年設立されたもの

² East Asia Study Group ; 2001 年に EAVG によって打ち出された東アジアの目指すべき方向性の提言を現実の政府の政策に移し変えるために、政府レベルの機関として設立されたもの

³ 1 つ目の (ASEAN+1) × 3 のロードマップを支持するものとしては、日本貿易振興機構「ジェトロ貿易投資白書 2005 年版」86 ページ、田辺智子 (2005) 「東アジア経済統合をめぐる論点」、菅原淳一 (2005) 「『東アジア自由貿易地域』の実現に向けて～現状分析と今後の展望～」があげられる。

⁴ 2007 年ごろその議論が活発になる、ということに関しては、2005 年 9 月 30 日開催 青山学院大学 WTO 研究センター主催 「第 82 回 WTO Forum WTO 研究会 経済産業省 EPA 交渉関係者特別研究報告『最近における経済連携協定締結交渉について』」における経済産業省通商政策局経済連携課長 上田氏の口述による。

で統一と記述されている。しかし ASEAN+3 においては、ASEAN に対して中国、韓国、日本といったところが現在それぞれ別々に FTA 交渉を進めている。

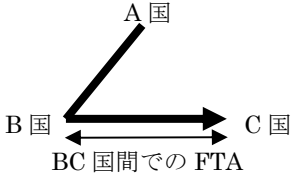
1. 原産地規則とは

この項では原産地規則の意義・基準の説明を行っていく。

原産地規則とは、国際的に取引される商品の原産地を認定するためのルールのことである。

原産地規則の意義としては特惠関税受益と迂回防止があるが、これについての説明は図表 1-3-1 説明の通りである。

図表 1-3-1 原産地規則の意義

<p>特惠関税受益</p>	<p>特惠関税受益とは、FTA においては、締約国(域内国)を原産地とする製品に対し、従来の最恵国税率よりも更に低率の(優遇された)又は無税の特惠関税率が適用されることから、その適用のために原産地規則を明確にすることが必要ということである。</p>
<p>迂回防止</p>	<div style="text-align: center;">  <p>BC 国間での FTA</p> </div> <p>上の図で示されているように、FTA 締結国中の関税の高い国 C への輸出を考える第 3 国の企業 A が FTA 締結国中の関税の安い国 B に商品を輸出し、そこから本来の目的地 C に無税で輸出する事を迂回輸出という。この迂回輸出により A 国は BC 国間の FTA の恩恵を何の交渉を経ることもなく受けることが可能になってしまう。</p> <p>迂回防止とは、こうした迂回輸出を排除すべく、適当な原産地規則を策定することが必要ということである。</p>

(出所)財務省関税局「自由貿易協定等の経済連携と関税対策」より作成

この原産地規則が厳格であった場合、域内完成品メーカーに、部材調達先を域外から域内に変更するよう強いることで、貿易転換効果をもたらすことができる。このような貿易転換効果によって FTA 域内の部材産業が育成されるなど、原産地規則は各国の産業政策に関する問題と言える。また、企業の側からしても原産地規則によって特惠関税を享受できるかどうかが決定的なことから、その制定・運用は原産地を取得しようとする企業の海外進出(直接投資)計画や、部材調達方法を少なからず左右することとなり、企業の経営戦略に関わる重要な規則と言える。そのため、原産地規則は客観的で一貫性、予見可能性を持つことが理想とされる。また、迂回輸出防止のため、必要な範囲で厳格な基準を設定することが原則となるが、同時に制度利用企業と原産地証明管理機関双方に可能な限り簡易な規則とすることによって FTA の特惠関税を利用した貿易取引が拡大することが望まれる。

このように、FTA において重要な意味を持つ原産地規則であるが、現状では国際的に共通する十分に整備されたルールはない。GATT でさえ第 9 条でその表示に関する規定をしているにとどまり、GATT 以外では関税協力理事会(Customs Co-operation Council (通称「WCO」World Customs Organization)の「税関手続きの簡素化及び調和に関する国際規約(いわゆる京都規約)」の不可分の一部とされる附属書(「原産地規則に関する附属書」)が存在するが¹、

¹ 京都規約は 1999 年に約 25 年ぶりに改正、日本は 2001 年に受諾

改正京都規約の原産地規則に関する付属書は、WTO での原産地規則調和作業終了後に再度見直すことを前提とした必要最小限の見直しが行われたものであり、原産地規則を含む個別付属書についての受諾は任意であるなど、国際規範としての拘束力は限定的なものとなっている。また、ウルグアイ・ラウンドにおいて「原産地規則に関する協定（原産地規則協定）」が合意され、その附属書Ⅱにおいて、原産地決定基準（関税番号変更基準、付加価値基準、加工工程基準）は明確に定めること、基準は原産地を与えるポジティブ・スタンダードに基づくこと、基準は公表すること、といったソフト・ロー・タイプの規律が置かれている。

次に原産地の決定方法についての説明を行う。この決定方法には大きく分けて完全生産品基準と実質的変更基準の 2 つの区分が存在する。まず、完全生産品基準だが、1 つの国で完全に得られたとみなされる物品の定義のことを言う。例としては、鉱物などの天然物品がある。実質的変更基準だが、2 つ以上の国が生産に関与している場合の原産地付与基準のことを言う。この実質的変更基準には関税番号変更基準、付加価値基準、加工工程基準の 3 種類があり、それぞれの内容は図表 1-3-2 の通りである。

図表 1-3-2 実質変更基準

関税番号変更基準	得られた製品と使用原材料に適用される関税分類とが異なる場合、実質的変更があったものとする。
付加価値基準	加えられた製造又は加工による付加価値が一定の比率以上の場合、実質的変更があったものとする。
加工工程基準	十分に重要と認められる製品作業又は加工が行われた場合、実質的変更があったものとする。

(出所)財務省関税局「自由貿易協定等の経済連携と関税対策」より作成

このように原産地決定の基準が存在しているが、東アジアで締結されている FTA ではどの基準をどのように運用しているのか次の項の中で見ていくことにする。

2. 東アジアの締結済み FTA の原産地規則

この項では東アジアにおいて現在締結されている FTA の原産地規則の内容分析、またその原産地規則の動向の現状把握を行っていく。

(1) AFTA(ASEAN 自由貿易地域)

AFTA の特惠関税のことを CEPT と言う。このレートの適用を受けるためには、最終加工過程が ASEAN 加盟国で実施され、その現地調達率が 40%を超えていなければならない。この現地調達率には、ASEAN 加盟国からの部品・原材料調達も組み込める。これは ASEAN 累積原産(ASEAN コンテンツ)と呼ばれている。CEPT のための原産地規則には、その計算方法が以下のように示されている。

計算式①

$$\frac{(\text{非ASEAN原材料・部品価格}) + (\text{原産地が特定できない 原材料・部品価格})}{\text{製品の FOB 価格}} \times 100 \leq 60\%$$

すなわち、FOB 価格¹に占める ASEAN 諸外国からの調達部材の価格の割合が 60%以下であれば、CEPT 適格製品となる。計算式①は、計算式②のように書き換えることが可能で、ここから人件費、諸経費、利益なども現地調達率に含まれることが分かる。

¹ FOB 価格は輸出商品を船積港の本船まで運び込むまでの採算を基礎として見積もったもの

計算式②

$$\frac{\text{国内原材料・部品価格} + \text{ASEAN 原材料} + \text{人件費} + \text{一般 諸経費} + \text{利益} + \text{その他 のコスト(輸送費)}}{\text{FOB 価格}} \times 100 \geq 40\%$$

このように CEPT 適格製品であるかどうか審査する際に、ASEAN コンテンツ 40%以上という基準は統一している。しかし、個別のコスト計算項目についてはこれまで統一された定義がなかった。2003 年 9 月に開催された AFTA 協議会で、これまでの原産地規則の付属書の形で、具体的な定義が合意された。主な内容は図表 1-4-3 で示している通りである。この定義により各国間でのコスト審査のバラツキを縮小させようとしている。

CEPT の原産地規則は、農産物や鉱物資源など、物品が完全に 1 国で生産される場合には、「完全取得基準 (Wholly Obtained)」が適用され、また繊維製品は、特定の加工工程を指定し、その行程が行われたことをもって、産地と認定する「加工工程基準」が採用されている。残りの製品については、ASEAN コンテンツ 40%以上という「付加価値基準」のみしか基準がない。この基準をクリアしない製品は、これまで CEPT を使うことはできなかった。

図表 1-3-3 コストの定義

コスト項目	定義(または例示)
人件費	賃金、報酬、製造過程に関わるその他従業員の便益。
一般諸経費	製造工程に関わる不動産経費(保険、賃貸料、減価償却費、修繕維持費、税金など)、工場警備、光熱費(水道、電気など)、研究開発、金型・工作機械、ロイヤリティー・ライセンス料、製品の検査・試験費用、工場内保管経費、輸入部材に関わる税関、通関手数料。
その他のコスト	商品を輸入のために移動させることによって発生した経費を指す。具体的には輸送コスト、倉庫、港湾ハンドリングチャージ、仲介料、サービス料などを含む。

(出所)修正 CEPT 原産地規則 付属書 A

こうした中で ASEAN 域内の貿易を一層活性化するため、2004 年からその代替的な基準として、関税番号変更基準の導入が検討されていた。

関税番号変更基準の導入は、企業側から要望のある品目及び ASEAN 経済共同体(AEC)に向けた優先 11 業種(うち製造業 9 業種)について先行しての実施が予定されていた。具体的には、企業からの要望がある品目として、鉄・鉄鋼製品、アルミ製品、小麦粉について、それぞれの具体的な基準が検討されていた。一方、AEC 形成に向けた優先業種として、木製品、自動車部品、ゴム製品、農水産加工物、エレクトロニクス製品、ICT 製品、ヘルスケア製品についても、関税番号変更基準が検討されていた。そして、2004 年の 11 月 29 日から 30 日にかけてラオスのビエンチャンで開催された第 10 回 ASEAN 首脳会議で、統合優先分野の域内取引に限り、関税番号変更基準に代表される実質的変更基準が代替的に導入されることになった。統合優先業種は、自動車、木製品、ゴム製品、繊維、農産物加工、漁業、電子、e-ASEAN、ヘルスケア、航空、観光の 11 業種となった。

この基準とは別に、「部分的累積」という概念により、原産地規則の緩和・拡大も検討されている。従来、ASEAN コンテンツに算入できる部材は、その部材自体の ASEAN コンテンツが 40%以上という条件が課せられていた。これに対し、2004 年 9 月の AFTA 協議会では、この条件が緩和され、部分的累積を認めることが合意された。新ルールの詳細については、ASEAN コンテンツが 40%に満たない場合でも、現地調達率が 20%以上であれば、その現地調達部分のみは ASEAN コンテンツに参入できることになった。この具体的な運用は 2005 年以降になるとみられる。

(2) 中国・ASEAN FTA(CAFTA)

まず、第2節において中国・ASEAN 枠組み協定、中国・ASEAN 物品貿易協定と表記したが、ここでは大枠の話としてすすめたい。その為、CAFTA と1つにまとめてある。

ASEAN と中国との FTA は、2004 年 1 月 1 日からアーリーハーベスト措置¹として、HS コード 1~8 類の農産物の関税が先行的に最高税率 10%まで引き下げられている。今後、2006 年 1 月 1 日には関税が撤廃される予定である。タイは、これに先行し、2003 年 10 月 1 日から、HS コード 7~8 類の野菜・果物に限り、関税を撤廃している。このように、実際に運用が始まっているアーリーハーベストの対象品目は、農産物のみであり、ここで適用されている原産地規則は完全取得基準である。

アーリーハーベスト品目以外の工業製品の関税引き下げは、依然交渉中である。しかし原産地規則については、2003 年 10 月にバリで開催された中国・ASEAN サミットで既に合意されている。同サミットで署名された修正 FTA 枠組み協定の付属書 I によると、原産地規則は、CEPT と同じ、現地調達率 40%以上という基準が採用されている。現地調達率には、他の ASEAN 部材及び中国部材も組み込める。すなわち、CEPT の原産地規則に中国を加えた ASEAN 中国累積原産が 40%以上であれば、FTA 適格製品と認定され、原産地証明が発給される。中国・ASEAN の FTA の原産地証明はフォーム E と呼ばれている。

計算式③

$$\frac{(\text{非ASEAN} \cdot \text{中国部材} \cdot \text{部品価格}) + (\text{原産地が特定できない原材料} \cdot \text{部品価格})}{\text{FOB 価格}} \times 100 \leq 60\%$$

さらに、同原産地規則第6条によると、特定製品については、上記の付加価値基準(現地調達率)に加え、製品別基準(Product Specific Rules)として、別の代替的な基準も適用できる。具体的な基準や対象商品については、現在、ASEAN・中国間での協議中である。

タイ商務省貿易交渉局ウィニチャイ副局長によると、現地調達率 40%以上の基準では、クリア出来ない品目があり、タイとしては、食品加工、繊維、宝飾品などの分野で合計 700 品目程度について、製品別基準の導入を要望しているという。具体的には、関税番号変更基準が中心になる模様である。一方、中国側も食品加工、プラスチック製品、革製品、機械類など 200 品目程度について、代替的基準の導入を要望しているが、品別基準の導入は、最大でも 300 品目程度に絞るべきであると主張しているという。

3. 原産地規則による問題

この項では東アジアにおいて現在締結されている FTA の実質変更基準の比較を行い、問題点を探す。

現在、ASEAN 諸国を1つとしてみた場合、ASEAN 自身(AFTA)、中国・ASEAN において FTA が締結されているが、それぞれの原産地規則に関する内容は図表 1-3-4 に示したように、それぞれの間においての基準として作り上げられているために、そこから地域大へと繋がらない恐れがある。また日本、韓国も別々に ASEAN との交渉を行っている。ここでそれぞれが別々の原産地規則を持ってしまうと、最終的に地域大に繋げることがますます困難になる恐れがあると考えられる。

¹ アーリーハーベストとは特定分野の農産物の自由化の前倒しを行う措置のこと

図表 1-3-4 FTA の実質変更基準の比較

	関税番号変更基準	付加価値基準	加工工程基準
AFTA	自動車、木製品、ゴム製品、繊維、農産物加工、漁業、電子、e-ASEAN、ヘルスケア、航空、観光の 11 業種	原則的にこの基準を採用。 40%	繊維製品のみ
CAFTA	協議中	40%	協議中

(出所)「ASEAN の FTA と原産地規則」より作成

まず関税番号変更基準の扱い方の比較からいうと、AFTA では 2004 年に統合優先分野において導入が決まったばかりであるが採用に向け動いている。次に付加価値基準だが、AFTA や CAFTA では 40%以上としている。中国・ASEAN の FTA(CAFTA)が ASEAN 内 FTA(AFTA)の内容に近づけたこともあり、似た部分もあるが、関税番号変更基準の扱いなど、まだまだ調和したものが存在するとはいえない。

FTA を締結するうえで、原産地規則は必要不可欠なものであるが、現在存在する FTA のなかでも流動的ではっきりとしておらず、また、現在日本、韓国と ASEAN との交渉を別々に進めており、原産地規則にバラつきがでると考えられる。

しかし、EAFTA を創造するにあたって、事後的に原産地規則を調和するのは困難を伴うと懸念される。その根拠として、原産地規則が各国の通商戦略に関わる問題であることが挙げられる。事実、非特惠分野における原産地規則の調和作業は大幅に遅れ、かなりの難航を見せている。1995 年 7 月から WCO、WTO の協力のもと、非特惠分野における国際的調和作業 (HWP) が開始した。調和の枠組みとしては、WCO 原産地規則技術委員会において技術的観点から調和された原則の具体的原案を作成し、WTO 原産地規則委員会においてその原案を総合的な観点から検討することとなっている。国際的調和作業は、原産地規則協定にて協定発行後できるだけ速やかに開始し、作業開始三年以内に作業を完了することを規定されている (9 条 2 項 (a)) が、作業は期限内には終了せず、一旦 2002 年末までに延期されたものの、現在も完了せず継続されている。要因としては、作業量が膨大であり、当初の見通しが甘かったこともあるが、注目すべきは製品により、単なる技術的な処理ではなく政策的な判断を必要とする多くの問題が作業の過程で明らかになったことである。そのため、WCO 原産地規則技術委員会は当初の予定を 1 年延長して 1999 年 6 月に国際的調和作業 (HWP) の結果を WTO 原産地規則委員会に提出したが、その時点で、486 にも及ぶ製品の原産地規則が未成立であった。2000 年以降作業は進展を見せ、2002 年 6 月までには 348 の製品の原産地規則が制定されたが、依然として 138 の製品に関する原産地規則は未成立であった。これらの多くは、単なる技術的な処理ではなく政策的な判断を必要とする問題であるとして、WTO の一般理事会に委ねることとなる。このように、原産地規則は極めて専門的、技術的であるため人の目を引きにくい、その調和作業となると各国の利害が露出し、EAFTA 形成に向けてのネックとなることが予想される。

第2章 貿易手続き

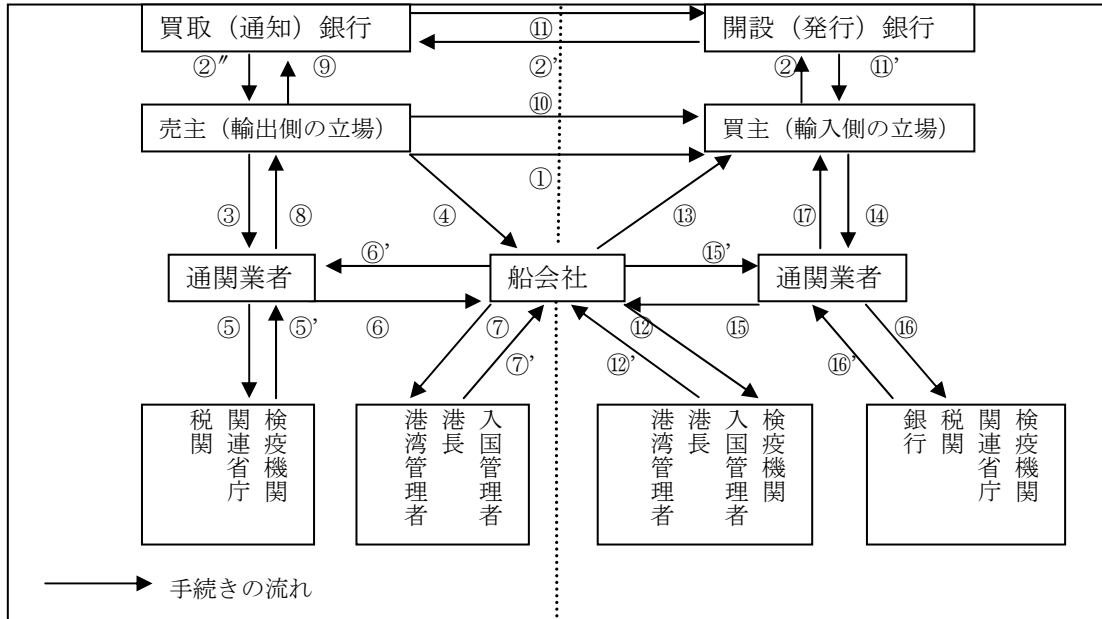
貿易手続きにかかるコストは、国際連合の推計によれば、国際貿易総額の約 1 割にも達し、年間約 4000 億米ドルが書類に基づく制度の運用及び書類作成に費やされているため、貿易業者が貿易障壁として早期に解決を望むことの上位に貿易手続きが挙げられている。そのコストを高めてしまっている原因は、貿易手続きの煩雑さ・複雑さにある。多くの国が通関に際し、さまざまな手続きのステップを踏まなければならないということだけでなく、貿易手続きに関する不透明な制度や規則が存在していることや関連省庁間で連携が取れていないためにほぼ同一の書類内容でありながら複数の関連省庁の窓口で提出しなければならないなどの事態が生じている。加えて、貿易書類の遅延や誤り、紛失も大きな問題であり、これによってシームレスな物流が阻害されているため、コストばかりでなく大幅な時間のロスも生じている。また、そのような煩雑さ、複雑さのせいで、新たに貿易業を営もうとする企業のインセンティブを失わせ、それによって本来得られるはずの経済発展の機会をも失っている。それにもかかわらず、現在東アジア域内においては、貿易手続きの円滑化に関する包括的なルールは存在していないため、東アジア域内で貿易を行う際、さまざまな書類提出が各国それぞれの港湾において異なった提出形態で求められている。その結果、船舶の入出港の際に時間とコストがかかり、一層煩雑、複雑なものとなっており、早期の改善が強く求められている。よってこの章では、東アジアにおける貿易の非効率性を発現させてしまっている要因の一つである貿易手続きについて述べていくことにする。

第1節 貿易手続きの概況

1. 貿易手続きの流れ

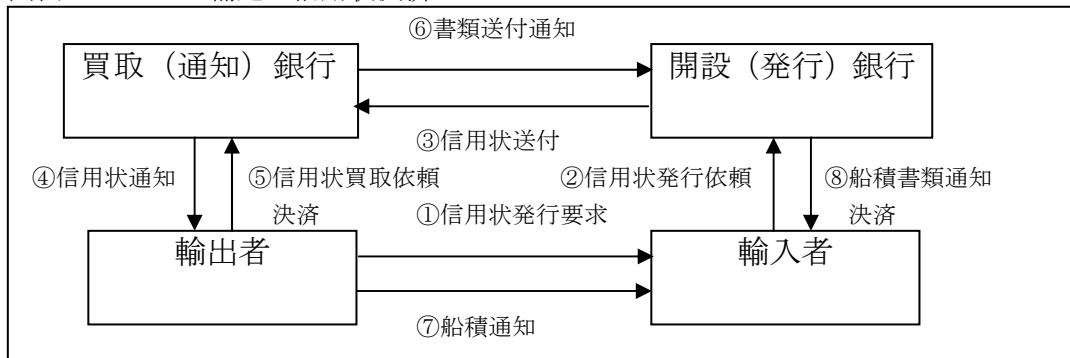
始めに、貿易を行う際、どのような流れで手続きのステップを踏まなければならないのかを簡単に見ていきたいと思う。手続きの流れをおおまかに説明したものが以下の図表 2-1-1 で、国際貿易の決済方法として一般的な信用状による決済メカニズムを補足として図表を加えた。そして港湾での貨物の流れを説明したのが図表 2-1-2 である。

図表 2-1-1 貿易手続きの流れ



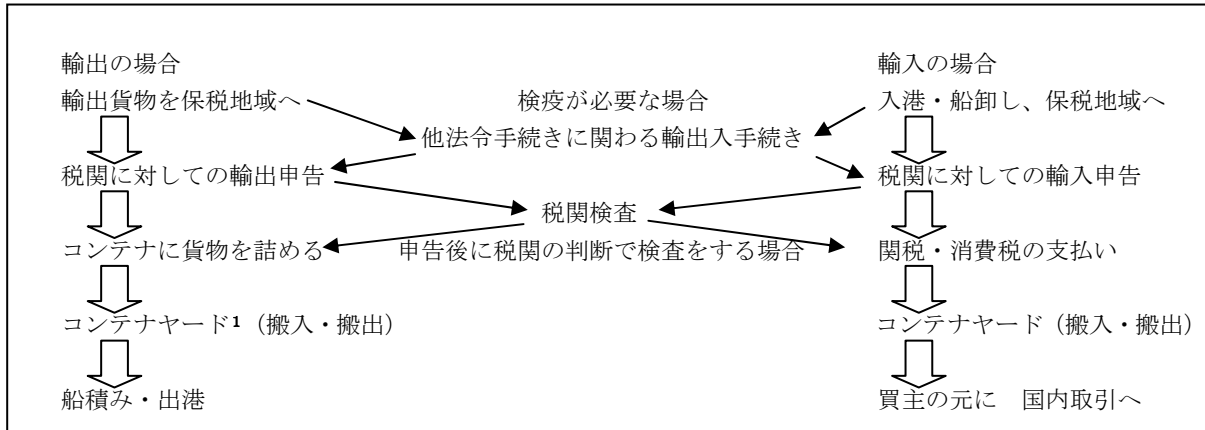
(出所) 貿易実務ハンドブック第3版、財務省のHPより筆者作成

図表 2-1-1 の補足 信用状決済メカニズム



(出所) 富士通 HP などより筆者作成

図表 2-1-2 港湾での貨物の大まかな流れ



(出所) 相互運輸株式会社 HP より筆者作成

まず輸出手続きから見ていく。売買契約後、売主は買主に対し、荷為替信用状（以下単に信用状と呼ぶことにする）という手形の発行を要求する。一方で買主は、信用状を発行する開設銀行の与信審査を受け、買主は売主に宛てに信用状を発行してもらう。信用状には商品名、数量、金額、最終船積日などが記載されている。次に売主は、貨物を港湾の保税地域²まで運んでもらえるように運送業者と手配する一方で、通関に必要なインボイスなどの書類を信用状の内容通りに作成し通関業者に送付する。続いて貿易相手国に貨物を届けるために船会社と運送契約を結ぶ。貨物が保税地域に搬入されたことを確認すると、通関業者は、他法令手続きが必要な場合は関連省庁に審査手続きの申請を行う。そして通過した後、税関に対しての輸出申告書を提出し、輸出許可証を受け取る。その貨物が、通関したことを確認すると船会社は船積みを始め、すべての貨物を船に積んだ後、船会社は、通関業者に船荷証券を発行する。これは、貨物受取証としての性格や運送契約書としての性格などを持っており、また売主が銀行に信用状を買い取ってもらう際に必要となる書類である。通関業者は、その船荷証券などの必要書類を売主に送付し、それを受け取った売主は、買取銀行に必要となる書類を持ち込み、審査を受けることで、すぐに貿易の決済ができるのである。最後に売主は、必要な書類を、郵便などの手段を通じて開設銀行に届け、送付した旨を買主に通知する。

次に港湾手続きであるが、船会社は入港に際し、事前に港湾管理者、港長、入国管理者、他法令手続きが必要な際はその関連省庁に入港通知を行う他、入港後に同じ機関に入港届、また出港時には出港届などを提出しなければならない。

最後に輸入手続きであるが、売主は買主が送付した開設銀行にインボイスや船荷証券などの必要書類を受け取る際に支払い決済を行わなければならない。それらの書類に基づいて買主は必要書類を作成し通関業者に送付するとともに、船会社には、貨物を陸揚げするためのなどの書類を作成する。船が港湾に到着し、貨物を卸し、保税地域に搬入されたのを確認すると、通関業者は預かった書類を基に必要なならば他法令手続きの申告を各関連省庁に行う。関連省庁の貨物の検査を受けた後、通関業者は、税関へ輸入申告書を提出し、関税を納付すると、輸入許可証を得て、それを買主に送付する。すべての手続きを遂行したことを運送業者は確認すると貨物をトラックに積み買主へ届けることで初めて国内での販売が可能になるのである。

¹ コンテナヤードとはコンテナを船やトラックに積み込むまでの間コンテナを仮に置いておく場所のこと。

² 保税地域とは輸出手続きを適切かつ効率的に行うために、貨物を輸入手続き未済のままでも蔵置できる特定の場所のこと。

2. 貿易円滑化への動き

WTO（世界貿易機構）交渉などを通じて関税引き下げ交渉が進み、関税よりも相対的に非関税分野にかかるコストが大きくなってきており、貿易手続きにかかるコストや時間の削減、市場アクセス改善の観点から貿易円滑化、いわゆる貿易手続きの明確化・簡素化及び調和化への共通認識は高まってきている。GATT から WTO に移行された後、初めて開催された 1996 年のシンガポールでの閣僚会議では、貿易円滑化が交渉すべき新分野の一つとして採り上げられ、貿易手続きを円滑化することによって貿易コストを削減し、貿易自由化効果を補完・強化しようとする動きが本格的に歩み始めた。その動きの基礎となるのが、図表 2-1-3 に示した既存の GATT ルールである。

図表 2-1-3 GATT 貿易手続き関連 3 か条

GATT 第 5 条 通過の自由（通過＝特に、内陸国からの海洋港湾へ交通する際、通過する隣接国における手続き）
GATT 第 8 条 輸出入に関する手数料・手続きの簡素化
GATT 第 10 条 貿易規則の公表、一律・公平・合理的な方法での実施、異議申立制度の設定

（出所）財務省の HP より

2003 年に開かれたカンクン閣僚会議にて、貿易円滑化を含む新分野における交渉の閣僚宣言がまとまると期待された。しかし、貿易円滑化以外の新分野、具体的に投資と競争の分野において、途上国間の承諾を得られなかった結果、貿易円滑化を含む新分野の交渉が決裂してしまった。だが、2004 年の WTO の一般理事会には新分野の貿易円滑化のみが議論・交渉されることに決まった。そのことからわかるように、各国の貿易円滑化への認識は高いと考えられるが、未だにいくつかの途上国は消極的な姿勢を示している。その理由として、貿易手続きの透明性の向上や合理化・簡素化に必要な人的・財政的資源や物的インフラが不足しているため、過大な要求を突きつけられることを危惧しているためである。今回の閣僚会議では、途上国の事情を配慮しつつ、明確なコンセンサスに基づいた交渉を行うとされ、2005 年 12 月に香港で行われる閣僚会議での貿易円滑化への動きに注目がいく。

また、WTO を介した多国間での交渉以外にも、現在 APEC¹のような地域間でも貿易円滑化について取り組みがなされている。

APEC では、1994 年にインドネシアでの首脳会議で合意されたボゴール目標²を達成するために、1995 年の大阪閣僚会議にて具体的な道筋を示す行動指針が定められ、貿易円滑化が活動の 3 本柱の一つとして据えられた。2001 年 10 月に上海で開催された首脳会議において、今後 10 年間の APEC の発展のために、APEC のビジョンの拡大、ボゴール目標達成への道筋の明確化を目的とする上海アコードが採択された。その上海アコードの中で、2006 年までに APEC 域内での貿易取引コストを 5%削減するという目標が合意された。また、2002 年 10 月にロス・カボスで開催された首脳会議では、アメリカの同時多発テロ事件を受けて、テロ対策など安全な貿易取引環境について議論された他、改正京都規約を基に上海アコードを達成するための具体的な措置のリストである貿易円滑化行動計画も採択されている。この行動計画は、税関手続き小委員会³が税関手続きの調和・簡素化のための共同行動計画として作成し、ペーパーレス貿易などを加

¹ 参加メンバーは、日本・中国・韓国・インドネシア・シンガポール・タイ・ベトナム・フィリピン・ブルネイ・マレーシア、その他合計 21 各国・地域が加盟

² 先進国は 2010 年、途上国は 2020 年までにアジア太平洋地域で貿易の自由化・円滑化を図ることを目標

³ 税関手続きの調和、簡素化などの方策を検討するフォーラムとして 1995 年に APEC に設置された。

え 14 項目に拡充されてきている。この行動計画を円滑かつ着実に実施するため、APEC に加盟する途上国に対して技術協力や人材教育などさまざまな協力プロジェクトが行われている。しかし、APEC は非拘束的であり、あくまで加盟国の自主的な行動に任されるため、今後の進展が気になるところである。

3. 東アジア各国の貿易システムの現状

2 項で述べたような貿易円滑化への動きがある中で、東アジア各国の貿易システムの現状について少し触れてみようと思う。

1) 日本

地域開発の一環として港湾管理者を地方自治体に任せている。そのため、各港湾で、それぞれ異なった手続きを要される。また、行政間で情報共有が取れていないことから未だにペーパーでの手続きを求められるところが多い。そのため、通関手続きの情報システムとして NACCS と港湾関連手続きの情報システムとしての港湾 EDI を確立し、稼動されているものの、電子手続きで申請を行っているにもかかわらず、ペーパーでの手続きも行なわなければならない。ゆえに、電子手続きによる二重の手間とコストがかかり、必要以上の書類提出を要してしまうため、利用者率が伸び悩んでいる。結果、依然として煩雑・複雑な状態から脱出できていない。

2) 中国

電子化を推進し、税関において電子申告が義務づけられているが、これは通関を認める制度ではなく、事前連絡としての性格が強く、電子申告の内容と書類の内容を照合する作業を実施しているため、二重の手間とコストを要する現状となっている。他にも、実際のインボイスをもとに書類を作成すると種類が複雑になるため、集約したインボイスを買い手側が作らなければならないことや通関後に関連行政機関への報告が求められ、タイムリーに販売する上での問題が生じている。また、輸出入手続きを通関業者に委託しているにもかかわらず、場合によっては製造メーカーが自ら税関へ説明に行かなければ通関できないなどの問題も孕んでいる。

3) 韓国

東アジア域内ではかなり電子化が進んでいるが、省庁間での情報共有がうまく取れていないために、完全なシングル・ウィンドウ化は達成できていない。

4) インドネシア

税関部分のみの手続きを電子化したもので、他の関係手続き部分はなされていないため、必要以上の文書を関係機関から求められており、情報共有体制の確立が急がれている。また、貿易手続きの規則が不明確であるため、税関職員の裁量が大きく、汚職の問題も生じている。

5) シンガポール

他法令手続きは食品衛生検査を除きシングル・ウィンドウ化された TradeNet、もしくはそれと相互接続されている PortNet によって貿易手続きを一括で行うことができる。シングル・ウィンドウ・システムの適応によって、効率性の高いシンプルな手続きを実現していると言える。

6) タイ

いくつかの部分で電子化はなされているが、それは電子認証ではなく、電子情報による事前連絡として使われ、完全な電子化ではないゆえにペーパーを要する手続きも存在している。関係省庁間の連携も取れておらず、煩雑な状態となっている。

7) フィリピン

関係機関からも税関手続きの部分との情報共有、連携のあり方に問題が提起されている他、新規加盟国を除く ASEAN の中では、コンピュータシステムや物流インフラなどハード面の整備が遅れている。そのため、通関に際しかなりの時間を要している。

8) マレーシア

税関情報システムを実施しており、輸出入申告、税金の支払いなども電子化されているが、未だにペーパーでの手続きが中心なことや、行政間の手続きの情報共有がうまく取れていない状況にあるため、関税支払がされたか否かを確認することなどに大幅な時間を費やしている。

9) その他の国

まだ電子化については試験段階であるが、インフラの未整備に加え、多くの国が港湾局と貿易制度そのものに問題があるため、煩雑かつ複雑なシステムとなっている。

第2節 シングル・ウィンドウとは

今までのような紙ベースでの貿易手続きでは、書類申請のため、窓口が複数存在していた結果、同じような内容の書類を複数枚提出しなければならなかった。その煩雑さ・複雑さのために、10 時間近くの時間を要し、人件費などのコストも余分にかかってしまうという大変非効率なものであった。また、日本のような既存のシステムをそのまま電子化した状態や中国、タイのように電子化されたとはいえ、事前連絡としてしか使われていない中途半端な状態では、電子手続きと書類手続き双方を行わなければならない、電子化によって多少の効率化を図れたとしても、依然として非効率さは残ってしまっている。その解決手段として、シングル・ウィンドウ化が挙げられる。

シングル・ウィンドウとは、すべての手続きを完全に電子化し、一回の入力・送信で関連省庁に対するすべての必要な輸出入通関・港湾関連手続きを実施できるシステムのことである。

ほぼ完全にシングル・ウィンドウ化が実現されているシンガポールを例にそのシステムの有益性とシングル・ウィンドウ化における問題点を見ていこうと思う。

1. シングル・ウィンドウ化の有益性

シンガポールでは、通関手続きの情報システムとして TradeNet がある。それは貿易業者、税関、貿易開発庁などと連結しており、航空貨物、港湾貨物および陸送貨物のすべてについて、通関手続きから関税・消費税の支払まで一切の手続きを電子的に処理でき、関連省庁の許可が必要な管理品目以外であれば申告後数分で許可が下りる。また港湾手続きの情報システムとして、PortNet がある。入港手続きなどの港湾関連の一連の手続きや情報を共有化できるようになっている。では、それぞれに必要な申告フォームを作成しなくてはならないかということ、そうではない。申告フォームは 1 枚のシートになっており、記載して情報を送信することで、各関連省庁に自動的に送信されるばかりでなく、TradeNet と PortNet は、相互に接続しているため、必要な情報は共有できる仕組みとなっている。また、Portnet の情報は税関にも送られ、税関は港湾のゲートで搬出されるコンテナが許可を受けたものかどうかを確認することができる。コンテナヤードへコンテナを搬入させる際も、船社・船舶代理店は PortNet にコンテナの搬出指示を入力するだけで、コンテナが搬入される。コンテナヤードからコンテナの陸送を預かった運送

業者も PortNet 上で船社・船舶代理店の搬出指示を確認しているため、シームレスな貨物の引き取りが可能である。

シングル・ウィンドウを導入したことによる効果は、以下の5点が挙げられる。1つ目は、従来は管理品目を輸出入する際には、税関手続きの前に各関連省庁から許認可を得る必要があり、通関業者は税関および他の行政機関に提出する20種類以上の書類を作成・提出していたが、現在は、複数の行政機関に対して一回の申請で済むようになった。2つ目は、これまでは申請からすべての許認可が下りるまでに4時間～2日間かかっていたが、現在では手続き全体の9割が15分以内に終了することができる。3つ目は、以前は関税、消費税の支払いは小切手で行っていたが、現在は銀行引き落としで支払われるので、小切手を用意する必要がなくなった。4つ目は、24時間受付となり、夜間や週末・祝日でも輸出入手続きを行うことができる。そして5つ目として、シングル・ウィンドウの導入によって年間28億シンガポールドル¹（日本円にして約1960億円）の費用削減効果があったと報告されている。

シングル・ウィンドウが達成されることによって、手続きの簡素化・効率化による時間とコストの大幅な削減が実現できると考えられる。比較する図表を見てみると、改めて未だシングル・ウィンドウ化ができていない日本とほぼ完全に導入されているシンガポールとのかかる費用と時間を比較してみると、その結果は一目瞭然であるのがわかる。

図表 2-2-1 輸入・港湾手続きにかかる費用と時間

手続の段階	手続きの内容	日本				シンガポール	
		マニュアル手続の場合		電子手続主体の場合		電子手続主体の場合	
		費用	時間	費用	時間	費用	時間
入港手続き (1コンテナあたり)	港長・港湾管理者への届出	175円	5時間	70円	2時間	2円	10分
	税関への届出・申請	117円	3時間20分	140円	2時間	1円	3分
	入国管理局・検疫所への届出・申請	198円	5時間40分	198円	5時間40分	15円	1時間45分
	合計	490円		408円		18円	
	費用内訳 ①システム費		14時間	70円	9時間40分	1円	1時間58分
②その他経費							
③人件費	490円	338円		17円			
コンテナヤード搬入手続 (1コンテナあたり)	合計	180円		185円		143円	
	費用内訳 ①システム費		3分	10円	3分	70円	5分
	②その他経費	5円					
	③人件費	175円		175円		73円	
他法令手続 (1件あたり)	食品衛生検査	3500円	50分	1110円 【2510円】	15分 【35分】	他法令手続は食品衛生検査のみで通関手続と一括で行われる	
	植物検疫・動物検査	6300円	1時間30分	5310円	1時間15分		
	合計	9800円		6420円 【7820円】			
	費用内訳 ①システム費		2時間20分	120円	1時間30分 【1時間50分】		
	②その他経費						
③人件費	9800円	6300円 【7700円】					
通関手続き (1件あたり)	必要書類入手・チェック	1750円	30分	1750円	30分	459円	30分
	輸入申告書作成	1750円	30分	653円	10分	218円	15分
	税関への申告～許可	4550円	3時間50分	80円	0円 【3時間45分】	820円	25分
	関税・消費税の納付～領収書受領～処理	6300円	1時間30分	1060円	15分	218円	15分
	合計	14350円		3543円 【8793円】		1715円	
	費用内訳 ①システム費		6時間20分		55分 【4時間40分】	455円	1時間25分
②その他経費				21円			
③人件費	14350円	3383円 【8633円】		1239円			
コンテナヤード搬出手続 (1コンテナあたり)	合計	1750円		875円		720円	
	費用内訳 ①システム費		30分		15分	14円	1時間10分
	②その他経費					560円	
	③人件費	1750円		875円		146円	
合計	26570円	23時間13分	11431円 【18081円】	12時間23分 【16時間28分】	2596円	4時間38分	

注) 【】は税関検査が必要な場合にかかる費用・時間である。1シンガポールドル≒70円で計算(出所)日本貿易振興会JETROのHPより筆者引用作成

¹ その当時の為替レートから1シンガポールドルを70円で計算

2. シングル・ウィンドウ化の問題点

シングル・ウィンドウ化を構築できた際の有益性が挙げられる一方で、当然問題も存在する。それは手続きの簡素化・効率化を図る一方で、セキュリティは守られるのかという点である。近年、BSE や鳥インフルエンザなどの衛生的問題やアメリカの 9.11 などのテロ問題、密輸の問題など、国際問題に焦点が当てられているだけに、安全な貿易取引の環境を確保する必要がある。

確かに手続き書類の項目数が多いことは、必然的に書類の枚数が増えてしまい、シームレスな物流が阻害されてしまう。しかし一方で、検疫など衛生管理について、専門機関によって項目に応じた書類の厳密なセキュリティ審査がなされるために、それ相応の安全性の確保がされている。また、手続き内容を送信した際の情報文書の機密性及び信頼性などの技術的側面におけるセキュリティについて、電子化をすれば逆にしっかりと確保できると主張する者もいるが、後発途上国などでは、いまだに基礎的なインフラの未整備の問題や情報処理者の技術の未熟さなどの問題が取り上げられており、果たしてシングル・ウィンドウ化を実現しても時間やコストの削減を促せるかどうか、また簡素化・効率化したことによりセキュリティが守れるのかという指摘がある。

第3節 手続き統一の必要性

第 2 節でシンガポールを例にシングル・ウィンドウ化の有益性とその問題点を見てきたが、では、各国がそれぞれ貿易手続きを電子化し、シングル・ウィンドウを構築すれば良いのであろうか。

始めにも述べたが、日本における港湾は、地方自治体が管理者となっており、各港湾ごとに異なる独自の申請書類などを求めている。したがって、複数の港湾に入港する船舶は、その港湾ごとに異なった手続きを踏まなければならない。このような状況が東アジアの域内においても生じていると言える。つまり、東アジア各国がそれぞれ個々に貿易手続きを電子化、簡素化し、シングル・ウィンドウを構築したところで、当然複数の国の港湾に入港する際、各国ごとに異なる出入港に関する申請書類を作らねばならない。また、通関においても、一度輸出国にて手続き、審査を受けたのにもかかわらず、再度輸入国にて、輸入国の基準で手続き、審査を受けなければならない。シームレスな物流が依然として阻害され、実質的な簡素化とはならない。国ごと、港湾ごとの各申請手続きの共通化を図らなければ、地域全体の簡素化とはならないと言える。

ここで、通貨統合まで成し得た EU の例を見てみると、現在 EU において、欧州域内の通関手続きの簡素化、効率化を目的とした共通通関システム (New Computerized Transit System : NCTS) が 2000 年 5 月から稼働している。これは、欧州評議会によって集中管理されており、各国の貿易業者は、自国の通関システムを介して NCTS に接続し、相手国の関税局に申請書を送付することができる。また、送付する通関申告などは、国際標準に基づいたフォーマットであるため、中央ドメインを通じて相互にやり取りが可能である。このように、EU では域内貿易を拡大するために、貿易手続きの統一への動きが見られる。

以上を踏まえると、各国のみで貿易円滑化を行うのではなく、域内のシームレスな物流の達成のために、域内における貿易手続きの統一を図っていく必要があると考えられる。

第4節 ASEAN シングル・ウィンドウ (ASW)

第3節で述べた域内の貿易手続きの統一の必要性和 EU の事例を見てきたが、現在 ASEAN では、地域間の貿易手続きを円滑化し、国際取引における競争力向上のために 2004 年 8 月から地域間のシングル・ウィンドウ化の実現のためのタスクフォース¹を設置し、構築のための検討を進めている。

では、そもそも ASEAN の地域間で進めているシングル・ウィンドウ化とはどのようなものであるか。ASW とは、WCO (世界税関機構) や WTO などが定めた国際ルールに沿って、ASEAN 各国の通関手続きすべてを完全に共通のフォーマットで電子化し、一回の入力・送信で複数の関連省庁に対するすべての必要な輸出入通関・港湾関連手続を実施できるシステムのことである。

現在検討中であるが、2005 年 12 月には開催される ASEAN 首脳会議で検討を終え、ASW の設立に関する協定を提案することが決まっている。実際に導入していく目標として、先発加盟国 6 カ国は遅くとも 2008 年を目途に実現に向けて行動していく予定であり、後発加盟国 (カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) は 2012 年に実現を目指している。また、ASW の一部を形成する ASEAN 電子税関の設置に向けて、加盟国間の技術的格差を埋め、税関活動を国際標準のレベルに向上させる行動計画に ASEAN 各国の税関長が合意している。さらに、ASEAN では税関職員の人材育成も行っており、2003 年 7 月から 1 年間で合計 350 人が研修している。電気・電子機器に関する基準や規格などの相互認証もすでに承認されている。他にも電子取引に関する法令の統一なども考えられている。

ASEAN 域内におけるシングル・ウィンドウ化の動きは、多くの ASEAN 加盟国が基礎的なインフラや技術は不足している一方で、全般的に必要なサービスへのアクセス面においてもかなり改善してきており、ASEAN 全体として先行きが期待できるような土台作りが進んでいる。情報通信技術進展のレベルに関する、e-ASEAN タスクフォース²によって行われた調査によると、ASEAN 加盟国は技術および人的資源においてかなり基盤ができていると言われている。しかし、特に後発国途上国におけるインターネット利用のレベルと使い方³を見ると、情報通信技術は未だに初期段階であるため、更なる人材教育が必要である。

¹ タスクフォースとは、特定のプロジェクトを遂行のための諮問委員会。

² ASEAN 諸国の情報通信技術のための包括的なアクションプランを策定する諮問委員会。

³ 詳しくは ECOM の経済産業省委託調査「アセアン各国における IC タグの活用可能性調査」を参照。

第3章 政策提言

第1節 関税 —原産地規則の調和—

ASEAN+3において FTA を進める上で、日本・ASEAN、中国・ASEAN、韓国・ASEAN といった FTA が別々に作られ、それぞれが異なった原産地規則の基準を持つため、地域大に向かうにあたっての障害になりかねないと第1章で述べた。この章の第1節ではその問題を解決し、FTA が締結する際の大枠としての原産地規則の基準に関するルールを作り、地域大の FTA に繋がる政策提言を行っていく。

FTA ごとの原産地規則が異なる問題を解決するには、2 国間でなく、多国間での協力が不可欠になる。

多国間での協調がみられる ASEAN のなかでも、原産地規則に関してはまだ内容が流動的であり、はっきりとしたものが確立されているわけではない。

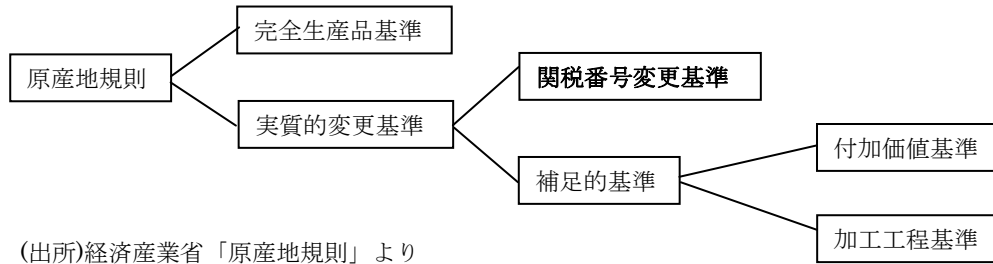
1. 基礎となる決定基準

この項では WTO の非特惠分野に係わる原産地規則の基準の位置づけ、各実質変更基準のメリット、デメリット、東アジアの FTA での基準における動き、EU と NAFTA の原産地規則を見に行く。これによってどの基準を原則とすべきか見ていく。

現在、実質的変更基準において採用されている基準は関税番号変更基準、付加価値基準、加工工程基準の3つである。それぞれの説明は第1章で述べた通りである。これらの基準を ASEAN+3 において採用する必要があると考えるが、この原産地規則というものが国家の通商戦略に深く関わるものであるため、また一つの基準で全ての商品の変更を証明することが出来ないため、このどちらか1つの基準を採用するのではなく、バランスよく採用していくことが必要であると考える。

この基準を統一しようとする話は WTO でもあった。そこで取り組まれた内容は特惠分野に関するものでなく、非特惠分野に係わる原産地規則の調和だったが、一般規則を作る上での1つの例となるので見ておきたい。

図表 3-1-1 原産地規則の位置づけ



(出所)経済産業省「原産地規則」より

図表 3-1-1 に示されるように、ここでは関税番号変更基準を第一に念頭に置き、付加価値基準と加工工程基準はその補完的な役割を担うとされている。

実質変更基準のメリット、デメリットは図表 3-1-2 の通り。

図表 3-1-2 各実質変更基準のメリット、デメリット

	メリット	デメリット
関税番号変更基準	<ul style="list-style-type: none"> ◇原産地決定のための条件が正確かつ客観的。 ◇製造者が変更基準を満たしている旨の立証が一般的に容易。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆例外品の表の作成が困難。 ◆例外品の表につき、技術的進歩、経済的条件等に鑑み、常に更新が必要。 ◆輸出入国の双方で、同一の品目表を採用している必要あり。
付加価値基準	<ul style="list-style-type: none"> ◇基準が正確かつ単純。 ◇商業上の記録又は書類等により、原産地の立証及び決定が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆基準値の境界線上の場合、問題が生じやすい。 ◆原材料の市場価格の変動及び通貨相場の変動に左右される。 ◆輸出入国の間において、付加価値を計算する際に基礎とされる製造費、総経費などの要素の構成及び解釈に相違が生ずる場合あり。
加工工程基準	<ul style="list-style-type: none"> ◇原産地決定のための条件が正確かつ客観的。 ◇製造者が変更基準を満たしている旨の立証が一般的に容易。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆認められる加工について逐一記述しなくてはならず、作成が困難。 ◆例外品の表の作成に困難があると同時に、技術的進歩、経済的条件等に鑑み、常に更新が必要。

(出所)財務省関税局「地域貿易協定における関税制度上の主要論点」より作成

このように、3つの基準はそれぞれメリット、デメリットを持つ。そのため、単一のものを採用するのではなく、WTO の例のようにそれぞれが補完的な形で採用されることが理想的であると考えられる。まず、客観性、一貫性、予見可能性の観点からは関税番号変更基準が最優先に採用されることが適当だと思われる。付加価値基準に関しては、企業が製品に含まれる付加価値を計算することはかなりの労力を必要とされ、また為替、材料コスト、労賃等の変化に応じて原産地が変化する可能性があり、一貫性、予見可能性、透明性といった面で関税番号変更基準に劣る。加工工程基準に関しては技術進歩に合わせて基準を変えていく必要があり、この基準も一貫性という面で関税番号変更基準に劣る。

この関税番号変更基準に関して、ASEAN では昨年 11 月 29 日から 30 日にかけて行われた第 10 回 ASEAN 首脳会議において優先業種に代替的に導入することを決めている。さらに CAFTA

でも製品別の基準の設定に関して関税番号変更基準の導入を検討している。このように、ASEAN、中国が関税番号変更基準に対し、積極的な姿勢を見せていると考えられる。

ASEAN+3 での原産地規則の基準調和を目指す上で第一に考慮することは世界との整合性である。FTA とは他の地域に対しての差別性を持つものであり、自由貿易に向けての次善の策である。よって整合性のとれていないものを採用することは、経済のブロック化を招きかねない。つまり最終的には世界へと繋がるものでなければならない。そのため、最終的には世界規模へ発展させるためにも世界との整合性のとれたものとする必要がある。

ここで、世界の現状を見るために EU と NAFTA をとり上げる。EU においては繊維製品や陶磁器などに関税番号変更基準、ベアリングなどの工業製品に加工工程基準、事務機や家電に付加価値基準を採用している。NAFTA では原則として関税分類変更基準が採用され、その他の一部品目において加工工程基準、付加価値基準が採用されている。これは図表 3-1-3 に示した。

図表 3-1-3 各経済圏の原産地規則

	関税番号変更基準	付加価値基準	加工工程基準
EU	繊維品、陶磁器等	加工農産品、 工業製品（ベアリング等）	繊維製品(補足的) 事務機、家電等
NAFTA	原則としてこの基準を採用	テレビ等の一部品目	自動車、ベアリング等の一部 部品

(出所)財務省関税局「地域貿易協定における関税制度上の問題点」より作成

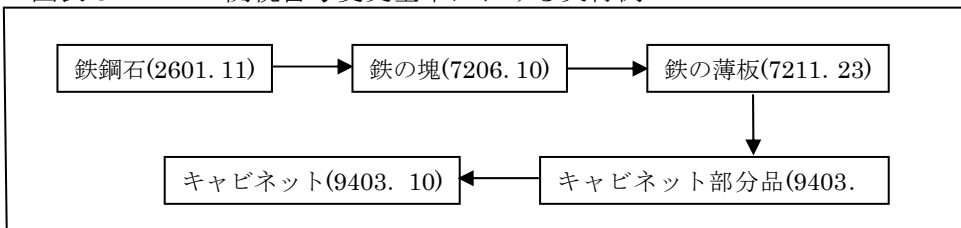
また日本機械輸出組合の意見の中で、EU に対して付加価値基準に固執しすぎ、運用が不明確であるというものがあるなど世界においても原産地規則は未だに完成していない。世界的な調和を考える上では現在一応の原則基準をもつ NAFTA との調和をすることが良策である。以上の理由により、関税番号変更基準を原則として調和の方法を探っていく。

2. 関税番号変更基準

この項では関税番号変更基準の調和に向けた政策提言を行う。

関税番号変更基準を採用するにあたり、何桁基準を採用するかが問題となる。ここでは 4 桁変更基準、6 桁変更基準の例を使って実際の関税番号変更基準による原産地特定をみる。図表 3-1-4 に示されている例の場合には、4 桁変更基準を採用するとキャビネット部品の製造地が原産地となり、6 桁変更基準を採用するとキャビネットの製造地が原産地となる。例として、他に自動車の製造においてはエンジンで 8407 だったものが、乗用車となると 8703 となるように、4 桁において関税番号の変更が起こる。

図表 3-1-4 関税番号変更基準における実行例



(出所)財務省関税局「自由貿易協定等の経済連携と関税政策」より作成

この 4 桁とは HS と呼ばれる関税コードの項を指し、また 6 桁はそのコードの号を指す。この HS コードでは「部」、「類」、「項」及び「号」という区分に分けられており、「部」は最大の区分で「第 1 部動物（生きているものに限る。）及び動物性生産品」から「第 21 部 美術品、

収集品及びこつとう」までにより構成されている。「類」は「部」を更に分類区分したものであり、「第1類 動物（生きているものに限る。）」から「第97類 美術品、収集品及びこつとう」までにより構成されている。「項」は「類」を更に分類区分したものであり、ここまですを4桁で表す。号は「項」を更に分類区分したものであり、ここまですを6桁で表す。

この関税番号変更基準に必要な関税コードは、世界基準となっている HS コードを ASEAN+3 の各国でも使用しているためコード調和は必要ない。

各国での協議が必要になってくると思われるのは、何桁基準を採用するかという点である。この点について、NAFTA で4桁、6桁と製品ごとに採用していた例を基に、4桁、6桁の製品ごとの採用を提案したい。

品目ごとの調整を ASEAN+3 において行っていく必要がある。

また、関税番号変更基準の採用に関し、未完成品、部品といったものの扱いも論点となる。これらの未完成品、部品といったものが完成品と同じ関税番号に属するときに、これらをどう扱っていくかが論点となる。こうした問題へ対応するために、後で補足的基準として挙げる付加価値基準や加工工程基準によって解決していこうと考える。

3. 補足的基準

3つの実質変更基準がそれぞれ補完しあうように存在するべきと述べたように、補足的な基準は必要である。この項では加工工程基準、付加価値基準の扱いについて提言していく。

まず加工工程基準は絹織物などの一部の商品には適用され続けられると考えられる。こうした単純な製品に関しては加工工程基準であっても一貫性、予見可能性、透明性は確保されると考えられる。

次に付加価値基準だが、域内においての付加価値の基準を何%にするかということが問題になる。これに関しては、ASEAN での 40%の基準を基礎として統一することが妥当ではないかと考える。それは ASEAN が途上国も含めて対象となる国が多いためである。

また今現在、部分累積基準¹に部分的累積という新しい概念が加わり、部分的に完全累積基準を取り入れるという緩和の動きが AFTA においてみられる。輸出国の負担を考えると部分的累積は歓迎されるもので、この動きは ASEAN+3 へとつなげるべきである。

現在、日本機械輸出組合が政策提言として出している中に「累積ルールは完全累積基準²が望ましいが、ASEAN や中国・ASEAN 等他の FTA のルールの動向も考慮して完全累積基準を最初から採用する方式と当面部分累積とし、域内統合の深化に応じて完全累積とする二段階方式を採用することも検討する」とある。統一したルールを作る上で、部分累積から完全累積への段階的な移行は必要なプロセスと考える。日中韓を含めた ASEAN+3 ではさらに経済格差がでてくるため、途上国への配慮として段階的な移行は必要不可欠だ。

こうしたことから、移行スケジュールを ASEAN+3 において作り、付加価値基準の調和を図っていくべきである。

¹ 部分累積とは部分的な累積がおこなわれたもの。部品の中にわずかな域内産の原料が含まれていても、全体が第3国産の場合には原産資格を与えられない。

² 完全累積とは完全な累積がおこなわれたもの。原産資格を獲得した中間財だけでなく、原産資格を獲得できない中間財に組み込まれた原産材料も累積対象となる。

第2節 貿易手続き

—ASW への日・中・韓の参加—

2章で貿易手続きの流れと東アジアにおいてその貿易手続きが煩雑であり貿易障壁となっているという現状を述べてきた。また、同章で述べた貿易手続きの煩雑さに対するシングル・ウィンドウ化の有益性と問題点、そして地域大での統一の必要性をふまえて提言をしていきたいと思う。

ここで、東アジアの国々で様々に異なっている貿易に関する手続きの制度を域内大で統一していくことで、地域大で貿易の円滑化を図り、域内貿易拡大を狙うことができるであろうと考えた。

確かに、2章で述べた ASW が実現すれば今までに比べ、貿易の手続きの簡素化・迅速化を図ることができる。しかし、これはあくまで ASEAN 内のことであり、域内全体での貿易の円滑化を図る観点から考えると、日本・中国・韓国もこれに参加し、地域大の貿易の円滑化に向かうべきである。では、ASW にこの3カ国が参加をして域内貿易を促進するために、日本ができることは何であろうか。ここでは政策の実現性を鑑みて、まずは日本がとれる行動を述べていきたいと思う。

そこで、ODA を通じた ASEAN 諸国のシングル・ウィンドウ化促進に対する技術協力と資金の援助を考えた。

ASEAN 諸国にとって、ASW を実現するためには、まずそのための技術と設備のための資金が必要となってくる。しかし、後発途上国は経済規模から考えると ASW を進めていく上で、技術不足の面と設備整備のための資金面での問題が考えられる。

そこで、このような国々に援助協力をしていけば、ASW 化がより迅速に進むのではないかと。そしてそのことが ASW への参加の理由となりうる訳である。

技術援助の面では、ODA の技術協力である JICA¹ の情報通信技術の協力で技術の提供と人材の教育をし、ASW 構築の際の後発途上国の技術をサポートしていく。2章で述べた発展途上国のシングル・ウィンドウ化にあたって心配されるセキュリティの問題は、技術協力によりそのような国々に高い IT 技術を提供することによって問題は軽減されるであろう。

資金の提供の面では、今年、国連開発計画 (UNDP)² が発表した 2005 年版の「人間開発報告書³」で国際社会が 15 年までの実現を目指している 8 分野、18 項目の目標「ミレニアム開発目標 (MDGs)⁴」について、今のままでは 50 カ国が 1 つの目標も達成できないと警告を出され、日本は ODA の増額を求められた。

¹ Japan International Cooperation Agency 独立行政法人 国際協力機構

ODA の「技術協力」を担う中核的実施機関

² 途上国の開発援助を支援している国連の機関

³ 人間開発報告書は UNDP の委託を受けて、世界的に著名な経済学者や開発の専門家によって執筆されている。報告書そのものは UNDP の公式見解ではなく報告者の意見としての独立性が高いものとなっている。人間開発報告書は毎年異なるテーマの下に人間開発のあり方を問題提起し、国際社会の議論をリードしてきた。

⁴ 1990 年代に行われた、サミットや国連の一連の会議における議論をもとに、貧困の削減、保健・教育の改善および環境保護に関する達成目標として「国際開発目標 (International Development Goals)」が国連、経済協力開発機構 (OECD)、国際通貨基金 (IMF)、世界銀行によって策定された。その後の 2000 年 9 月の国連総会において、それぞれの目標は拡充され、149 カ国の国家元首の支持を得てミレニアム開発目標 (MDGs : Millennium Development Goals) として採択された。(参照 http://www.worldbank.or.jp/03agenda/05mdg/mdg_top.html)

また、今年の 6 月には、首相官邸での会見で小泉純一郎首相は政府開発援助（ODA）について「今後、無駄がないか、不必要なものがないかを厳しく見直す必要がある。」と指摘した上で「今までのように削減してだけでなく、増額を検討しなければいけない段階に来ている。」と述べ、更に、今年の 7 月にイギリスで開催された主要国首脳会議(G8 サミット)で、ODA について今後 5 年間で計 100 億ドル（約 1 兆 1200 億円）の増額を目指す方針を表明し、2006 年度以降に増額していく方針を重ねて表明した。このことがそのまま来年度からの ODA に反映されるとまでは断言はできないが、ODA の予算額は昨年と比べての増額は望めるのではないであろうかと考えた。

しかし、もしそうでなくても ODA の質の向上を目指した効率的な使い方の見直しが行われると思われる。

ここで、ミレニアム開発目標（MDGs）のターゲットの中には「開発のためのグローバル・パートナーシップ」という項目があり、後発開発途上国のニーズへの取り組みや、開放的でルールに基づいた予測可能でかつ差別のない貿易及び金融システムのさらなる構築の推進などが盛り込まれている。このことから、日本は ODA から効率的に資金を出していけないのではないだろうか。

この日本の援助の期限的なスキームとしては、2 章で述べた ASEAN 経済閣僚会議（AEM）で ASW の導入計画で示された導入目標時期を期限目標と置き、経済格差の状況を踏まえ、各国の詳細な実情とニーズを把握し、情勢を見つつ国ごとに段階的に進めていくのが現実的であろう。

また、先に述べたが、ASW を域内全体に広げていくためには、中国や韓国も参加していかなければならず、日本は中国や韓国へ ASW の参加を呼びかけていく必要がある。

こうして、域内全体で貿易手続きの制度の整備と統一を進めることで、域内全体での貿易の円滑化が進み、貿易機会が増えるであろうと考えられる。

《参考文献》

- 池田美智子『GATTからWTOへ：貿易摩擦の現代史』筑摩書房、1996年
 伊藤元重『ゼミナール国際経済入門』日本経済新聞社、2005年
 浦田秀次郎『FTA(自由貿易協定)ガイドブック』ジェトロ、2002年
 大山綱明『関税の知識』日本経済新聞社、1987年
 経済産業省『通商白書 2005年版』ぎょうせい、2005年
 経済産業省『通商白書 2003年版』ぎょうせい、2003年
 経済産業省『通商白書 2000年版』ぎょうせい、2000年
 経済産業省通商政策局『不公正貿易報告書 2005年版』経済産業調査会、2005年
 小室程夫『最新 原産地規則』日本機械輸出組合、1995年
 小室程夫『ゼミナール国際経済法入門』日本経済新聞社、2003年
 ジャグディッシュ・バグワディ『自由貿易への道：グローバル化時代の貿易システムを求めて』ダイヤモンド社、2004年
 谷口誠『東アジア共同体—経済統合のゆくえと日本』岩波新書、2004年
 日本機械輸出組合『東アジア自由貿易地域の在り方—東アジア自由ビジネス圏の確立に向けて—』日本機械輸出組合、2004年
 日本貿易実務検定協会『貿易実務ハンドブック第3版』中央書院、2002年
 日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書 2005年版』ジェトロ、2005年
 日本貿易振興機構海外調査部アジア大洋州課『ASEANのFTAと原産地規則／日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部』日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部、2004年
 日本貿易振興機構海外調査部情報企画課『経済連携協定交渉相手国における原産地規則運用実態調査報告書』日本貿易振興機構、2005年
 原洋之助『新版 アジア経済論』N T T出版、2001年
 渡辺利夫『東アジア市場統合への道：FTAへの課題と挑戦』勁草書房、2004年
- 朝倉弘教「難航する原産地規則の調和を考える」、『貿易と関税』第52号、2004年9月
 大木博巳「日本のFTAの現状と課題」、『アジア業務室情報』Vol 37、2005年4月
 木村福成「東アジアにおける自由貿易協定の意義と問題点」、『東亜』第427号、2003年1月
 中川淳司「経済規制の国際的調和（3）関税関連諸規則の国際的調和 原産地規則」、『貿易と関税』第51号、2003年2月
 若松勇「東アジアのFTAで求められる原産地規則の調和」『ジェトロセンサー』第55号 2005年3月
- アジア経済研究所ホームページ <http://www.ide.go.jp/Japanese/index4.html>
 外務省ホームページ <http://www.mofa.go.jp/mofaj/>
 共同通信社ホームページ <http://www.kyodo.co.jp/>
 経済産業研究所ホームページ <http://www.rieti.go.jp/jp/index.html>
 経済産業省ホームページ <http://www.meti.go.jp/>
 国連開発計画ホームページ <http://www.undp.or.jp/>
 財団法人国際貿易投資研究所ホームページ <http://www.iti.or.jp>
 財務省ホームページ <http://www.mof.go.jp/>
 首相官邸ホームページ <http://www.kantei.go.jp/>
 相互運輸会社ホームページ <http://www.sogo-unyu.co.jp/index.php>
 日本機械輸出組合ホームページ <http://www.jmcti.org/>
 日本経済団体連合会ホームページ <http://www.keidanren.or.jp/indexj.html>

日本工業標準調査会ホームページ <http://www.jisc.go.jp/>
日本貿易振興機構ホームページ <http://www.jetro.go.jp/indexj.html>
東アジア共同体評議会ホームページ <http://www.ceac.jp/j/index.html>
みずほ総合研究所ホームページ <http://www.mizuho-ri.co.jp/index.html>
野村総合研究所ホームページ <http://www.nri.co.jp/>
富士通総合研究所ホームページ <http://www.fri.fujitsu.com/jp/modules/home/>
有限会社バランサホームページ <http://www.baransa.com/secondlesson.htm>
A S E A N 事務局ホームページ <http://www.aseansec.org/>
N T T データ デジタルガバメントホームページ <http://e-public.nttdata.co.jp/index.htm>
ODA ホームページ <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/>
SANYO Customs Brokers Inc ホームページ
<http://www.customsbrokerage.com/japanese/nafta/nafta.html>
UFJ 総合経済研究所ホームページ <http://www.ufji.co.jp/>

《引用文献》

日本機械輸出組合『東アジア自由貿易圏の在り方—東アジア自由ビジネス圏の確立に向けて—』287 ページ
大木博巳「日本の FTA の現状と課題」1 ページ
浦田秀次郎『FTA ガイドブック』 253、234 ページ
渡辺利夫「東アジア市場統合への道 FTA への課題と挑戦」95 ページ
日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書 2005 年版』77 ページ
市民メディア・インターネットと新聞 JANJAN
<http://www.janjan.jp/government/0507/0507119475/1.php> 1 ページ

《データ出典》

経済産業省『通商白書 2005』284 ページ
日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書 2005 年版』83 ページ
経済産業省『通商白書 2003』68 ページ
経済産業省『通商白書 2003』190 ページ