

Ⅱ 世界の貿易ルール形成の動向

1. 世界と日本のFTAの現状と展望

(1) 世界のFTA概観

■世界のFTA発効件数は271件

世界の自由貿易協定（FTA）の発効件数は、2015年7月現在で271件となっている（ジェットロ調べ、関税同盟を含む）。世界のFTA一覧は資料「世界と日本の貿易統計」を参照^(注1)。2014年以降新たに17件が発効した。2014年までの年間の新規発効件数は、2003年以降12年連続で10件を超えた。中でも、ベトナム・チリ、中国・スイスなど、地域をまたいで締結される地域横断型FTAは、過去最高の11件発効した。2000年代以降は、地域横断型FTAの発効が主流となっている（図表Ⅱ-1）。

2014年に最も多くのFTAを発効させたのはEUだ。ウクライナ、カメルーン、モルドバ、ジョージアの4カ国とそれぞれFTAを発効させた。次いで、欧州自由貿易連合（EFTA）、中国、チリがそれぞれ2件のFTAを発効させている。アジアでは韓国の勢いが目立つ。2011年にEU、2012年に米国といった大国との間でFTAを発効済み（EUとは暫定発効）の韓国は、2015年6月には中国とも署名を終え、同年中にも発効する見通しだ。また、2014年にオーストラリア、2015年にはカナダとのFTAを発

図表Ⅱ-1 世界の地域・年代別FTA発効件数（2015年7月現在）
（単位：件）

年	アジア 大洋州	米州	欧州	中東・ アフリカ	ロシア・ CIS	地域 横断	合計
1955～59			1	1			2
60～64		1	1	1			3
65～69							0
70～74		1	1			2	4
75～79	2					1	3
80～84	2	1					3
85～89		2		1		2	5
90～94	4	1	5	1	6	1	18
95～99		5	3	9	16	6	39
2000～04	9	7	5	7	3	19	50
05～09	20	7	4	3	2	36	72
10～	14	10	8		2	36	70
10	5	1	6			1	13
11	3	1				10	14
12		6	1		1	6	14
13	3	2				7	12
14	2					11	13
15	1		1		1	1	4
発効年不明				2			2
合計	51	35	28	25	29	103	271

〔資料〕WTO、各国政府・機関資料から作成

効させた。加えて、ベトナム、ニュージーランド、コロンビアとは署名済みとなっており、さらにFTA網を拡大する見込みだ。

■メガFTAで形成される巨大な自由貿易圏

ここでは、メガFTAを、経済規模の大きい日本、米国、中国、EUによる二国・地域間FTA、または、これらの国・地域が二つ以上参加する複数国・地域間FTAと定義する。メガFTAには、環太平洋パートナーシップ（TPP）協定、東アジア包括的経済連携（RCEP）、日中韓自由貿易協定（日中韓）、日・EU経済連携協定（日EU）、米国EU間の包括的貿易投資協定（TTIP）がある。

TPPは2010年3月からシンガポール、ニュージーランド、チリ、ブルネイのP4協定加盟国に加えて、米国、オーストラリア、ペルー、ベトナムの8カ国で交渉が始まった。その後、マレーシア、カナダ、メキシコが参加し、2013年7月に日本が参加して、計12カ国で交渉されている。参加国の経済規模を合計すると、GDPは28.0兆ドルで世界の36.3%を占める巨大なFTAである（図表Ⅱ-2）。

RCEPは、ASEANと日本、中国、韓国、インド、オーストラリア、ニュージーランドの16カ国が交渉を進めている、域内人口が世界の48.6%を占める大きなFTAである。2011年11月にASEANが提唱し、2012年11月のASEAN関連首脳会合において正式に交渉を立ち上げた。RCEPは、ASEAN+1の地域に広がったサプライチェーンや販売ネットワークを、原産地規則の統一、累積制度の導入により、一つに束ねることなどに意義がある。実現すれば、日本で製造した部品をタイで組み立て、累積制度を利用して完成品を中国に輸出するなど、アジアに広がるビジネスの実態に即したFTAとなることが見込まれる。

日中韓FTAは、2012年5月に行われた第9回日中韓経済貿易大臣会合での提言を受け、2012年11月に交渉開始を宣言、2013年3月にソウルで交渉が開始された。2015年5月までに計7回の交渉が行われている。

日EU・FTAは、2013年3月に、日本とEUの首脳電話会談で、交渉開始が正式に合意された。EU側は、当初、非関税措置の削減など、日本の市場開放が不十分な場合は交渉停止も辞さないとしていたが、2014年6月に行わ

（注1）本節では、経済連携協定（EPA）も自由貿易協定（FTA）と呼ぶ。

図表Ⅱ-2 メガFTAの経済・人口規模

	GDP		人口		国・地域数	
	兆ドル	対世界構成比 (%)	億人	対世界構成比 (%)		
メガFTA別	環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定	28.0	36.3	8.0	11.3	12
	東アジア地域包括的経済連携 (RCEP)	22.6	29.2	34.5	48.6	16
	日中韓自由貿易協定 (日中韓)	16.4	21.2	15.5	21.7	3
	日EU経済連携協定 (日EU)	23.1	29.9	6.3	8.9	29
	EU米間間の包括的貿易投資協定 (TTIP)	35.9	46.5	8.2	11.6	29
主要国・地域別	日本が参加するメガFTA TPP+RCEP+日中韓+日EU	62.0	80.2	44.8	63.1	49
	米国が参加するメガFTA TPP+TTIP	46.5	60.2	13.1	18.4	40
	EUが参加するメガFTA 日EU+TTIP	40.5	52.4	9.5	13.4	30
	中国が参加するメガFTA RCEP+日中韓	22.6	29.2	34.5	48.6	16
	ASEANが参加するメガFTA (TPP)+RCEP	43.5	56.3	39.8	56.0	21
アジア太平洋自由貿易地域 (FTAAP)	44.1	57.0	28.3	39.8	21	
世界	77.3	100.0	71.1	100.0	189	

[注] ①GDP、人口ともに2014年の数値。

②ASEANは、TPPにはブルネイ、マレーシア、シンガポール、ベトナムの4カ国のみ参加、FTTAP (APEC) にはカンボジア、ラオス、ミャンマーは未参加。

[資料] “World Economic Outlook”, April 2015 (IMF)から作成

れたEUの貿易政策委員会において日本の非関税措置に対するレビューの結果、交渉の継続を決定した。2015年5月には、日EU定期首脳協議を行い、年内の大筋合意を目指し、交渉を加速させていくことで一致した。直近では、同年7月に、11回目の日EU・FTA交渉をブリュッセルで行った。

TTIPは、米国とEUによって交渉されている。米国とEUの経済規模を合計すると、GDPは35.9兆ドルで世界の46.5%と約半分を占め、メガFTAの中では最も大きい経済規模を有する。TTIPは、2013年7月に交渉が始まり、2015年4月までに9回の交渉が行われた。

これらメガFTAの経済・人口規模を合計すると、日本が参加しているメガFTAの大きさが際立つ。日本は五つのメガFTAのうち、TTIPを除く四つの交渉に参加している。日本が参加するメガFTAの規模を合計すると、世界のGDPの80.2%、世界の人口の63.1%を占める (図表Ⅱ-2)。政府は「経済財政運営と改革の基本方針2015」において、TPPの早期妥結に向けた取り組みの他、日EU・FTA、RCEP、日中韓FTA等の経済連携交渉を同時並行的に戦略的かつスピード感をもって推進する方針を示している。

■ TPP発効でアジア太平洋地域に新たな貿易ルールを

メガFTAのうち、特にTPPやTTIP、日EU・FTAは、高い水準でのルール形成を、物品貿易のみならず、サービス、投資、知的財産、政府調達などで目指している (図表Ⅱ-3)。また、TTIP、日EU・FTAでは、国際規格の利用促進や参加国が設けている基準に互換性をもたせ

る基準認証や規制協力など、新しい分野についても交渉している。これらFTAの交渉が進み、規制協力が実現すれば、加盟国間でのビジネスが円滑化し、貿易の拡大が見込まれる。

メガFTAの中で、交渉が大詰めを迎えているといわれているのがTPPだ。内閣官房によると、TPPでは、原産地規則において、累積制度が採用される予定だ。アジア太平洋の広い地域の12カ国間で、累積制度を活用することができれば、広範な地域でサプライチェーンの構築が可能になる。政府調達では、交渉参加国の市場開放が期待される。TPP交渉参加国のうち、WTOの政府調達協定に加盟しているのは、日本、米国、カナダ、シンガポールのみである。WTOの政府調達加盟国は、政府機関等による物品やサービスの調達に、内国民待遇、無差別待遇が適用されるため、自国と他国の企業とで公平な競争が担保される。TPPによって、他の8カ国にもWTOの政府調達協定と同程度のルールが適用されれば、外国企業の参入

がしやすくなり、ビジネスチャンスの拡大につながる。また、国有企業が、物品・サービスの売買を行う際も、締約国の企業に対して無差別待遇を与えること等を規定している。知的財産については、特許権、商標権、意匠権、著作権、地理的表示等知的財産について幅広く規定し、高水準なルールの構築を目指している。

TPPの合意は、巨大な自由貿易圏の創出、高水準で包括的な新たなルール形成など、それ自体の重要性もさることながら、他のメガFTAの交渉を牽引する上でも意義がある。TPPが合意することによって、例えばEUは、

図表Ⅱ-3 メガFTAとWTO協定の比較

	TPP	日EU	TTIP	RCEP	WTO
物品貿易	○	○	○	○	○
貿易救済、補助金	○	○	○	○	○
貿易円滑化	○	○	○	○	○
貿易の技術的障害 (TBT)	○	○	○	○	○
衛生植物検疫 (SPS)	○	○	○	○	○
サービス貿易	○	○	○	○	○
投資保護・自由化	○	○	○	○	△ ₂
知的財産	○	○	○	○	○
競争・国有企業	○	○	○	○	○
電子商取引	○	○	○	△ ₁	
政府調達	○	○	○		△ ₃
環境	○	○	○		
労働	○	○	○		
紛争解決	○	○	○	○	○
分野横断的事項	○	○	○		
基準・認証、規制協力		○	○		

[注] ①△₁は明示的に交渉分野として立てられていないものの、他の分野の中で交渉されている。

②△₂はTRIMのみ。

③△₃は複数国間 (プルー) 協定。

[資料] 経済産業省資料、WTO・内閣府・米通商代表部 (USTR)・EUウェブサイト等から作成

日本や米国を含むTPP参加国とのビジネスにおいて、競争条件上不利な立場におかれることになる。そうすれば、TTIPの交渉を加速させる可能性がある。同様に、アジアでは、TPPに参加していない中国や韓国、インドが刺激されRCEPの交渉を加速させる可能性がある。TPPとRCEPが両輪となり、APECが提唱するアジア太平洋自由貿易地域（FTAAP）につなげることができれば、自由貿易圏をアジア大洋州という広い範囲に敷くことができる。

また、TPPが発効することによって、製造業のサプライチェーンに影響があると考えられる。例えば、自動車産業だ。北米地域では、NAFTAを利用して、米国で部品を生産し、メキシコで組み立て、米国などへ完成車を輸出する企業は多い。今後TPPが発効し、累積制度が導入されれば、日本やマレーシアで部品を作り、メキシコで組み立て、TPP原産の完成車を米国へ輸出することも可能となる。これまでNAFTAを利用して構築していたサプライチェーンが、TPPへ拡大する可能性がある。

また、繊維業界では、ベトナムへの投資を拡大する動きが出てきている。ベトナムの繊維製品の最大の輸出先は米国だ。米国は、多くの繊維製品に関税を課している。2013年にベトナムから最も輸出額の多かった女性用ズボンには、最大で16.6%の関税を課している。TPP発効によって、当該品目の関税が撤廃されれば、ベトナムから米国への輸出が拡大することも見込まれる。

他方で、内閣官房によれば、繊維製品の原産地規則は厳しい内容になる見込みだ。米国は、これまで締結したFTAで、繊維・同製品に対して、原糸からFTA加盟国域内で製造した場合のみ原産品として認めるヤーン・フォワードといわれるルールを採用してきた。仮に、ヤーン・フォワードがTPPにも適用されると、糸や布を中国から輸入し、裁縫だけをベトナムで行っている場合は、ベトナムの原産性が認められず、TPPによる優遇税率を利用できなくなる。

そこで、ベトナムでの原産性の確保を念頭においたと思われる、企業の生産能力を拡大する動きが出始めている。2014年のベトナムの拡張投資額をみると、上位10案件では、台湾興業によるドンナイ省でのプラスチック・紡織工場の拡張案件（2億800万ドル）や中国の百隆東方によるタイニン省での第2綿糸工場建設案件（1億5,000万ドル）など、繊維・縫製

関連産業への投資が目立つ。日本では、FTAを活用した輸出拡大を期待して、伊藤忠商事が、ベトナムの国営繊維企業グループであるVINATEXと戦略的業務提携契約を締結した。

■メガFTAの発効で日本のFTAカバー率は高水準に

2014年の貿易統計を基に、2015年7月時点のFTA発効件数で、FTAカバー率（当該国の貿易額に占めるFTA締結国との貿易額の割合）を計算すると、日本は22.3%、米国は40.1%、EUは28.7%、中国は18.7%となっている（図表Ⅱ-4）。米州諸国は総じて高く、チリが90.9%、ペルーが90.6%、メキシコが81.0%、カナダが71.8%となっている。特に、メキシコとカナダは北米自由貿易協定（NAFTA）でカバーされる比率が高く、両国ともNAFTA域内での貿易が往復易額の7割近くを占める。アジアでは、シンガポールが77.2%、韓国が41.1%となっている。

日本は、現状のカバー率では、中国やインド（17.2%）、ブラジル（14.9%）などとともに、主要国の中では下位グループに位置する。だが、メガFTAに参加している国々との貿易額を足し合わせると、FTAカバー率は70%を超える（図表Ⅱ-5）。メガFTA別では、貿易額の大きい日中韓FTAが内包されているRCEPが大きく、韓国では29.6%、日本では26.4%、中国では18.6%となる。

図表Ⅱ-4 主要国・地域のFTAカバー率（2014年）

（単位：％）

	FTAカバー率			発効相手国・地域（往復）					
	往復貿易	輸出	輸入	第1位		第2位		第3位	
日本	22.3	20.7	23.7	ASEAN	14.7	豪州	4.1	インド	1.0
米国	40.1	47.1	35.3	NAFTA	30.1	韓国	2.9	DR-CAFTA	1.5
カナダ	71.8	79.8	64.1	NAFTA	68.6	韓国	1.1	EFTA	1.0
メキシコ	81.0	92.5	69.6	NAFTA	67.1	EU	8.1	日本	2.5
チリ	90.9	89.5	92.4	中国	22.4	米国	15.8	EU	14.9
ペルー	90.6	93.0	88.5	中国	19.7	米国	18.5	EU	14.1
コロンビア	63.8	62.1	65.2	米国	27.2	EU	15.2	メキシコ	5.2
ブラジル	14.9	16.5	13.5	メルコスール	9.6	CAN	3.1	チリ	2.0
EU28	貿易総額	75.6	77.2	EU	64.7	スイス	2.6	EEA	1.7
	域外貿易	28.7	31.4	26.0	スイス	7.0	トルコ	3.8	EEA
中国	18.7	15.3	22.8	ASEAN	11.1	台湾	4.6	スイス	1.0
韓国	41.1	43.1	39.0	ASEAN	12.6	米国	10.5	EU	10.4
ASEAN	59.9	58.7	61.1	ASEAN	24.0	中国	15.9	日本	8.8
シンガポール	77.2	73.2	79.5	ASEAN	24.0	中国	12.0	米国	8.7
インド	17.2	19.9	15.3	ASEAN	9.8	韓国	2.4	日本	2.0
オーストラリア	44.1	43.8	44.5	ASEAN	15.0	日本	12.5	米国	7.3
ニュージーランド	48.9	51.1	46.9	中国	18.7	豪州	14.2	ASEAN	13.2

〔注〕① FTAカバー率は、FTA発効済み国・地域（2015年7月時点）との貿易が全体に占める比率。率は2014年の貿易統計に基づく。

② 略語は、ドミニカ共和国・中米諸国とのFTA（DR-CAFTA）、アンデス共同体（CAN）、欧州自由貿易連合（EFTA）、欧州経済地域（EEA）。

③ 中国は、香港（8.7%）とマカオ（0.1%）を除く。

④ ASEANのFTAの中には未発効国もあるが、すべての加盟国の貿易額を加算。

⑤ カナダ、シンガポール、ニュージーランドは再輸出分を除いた輸出統計を採用。

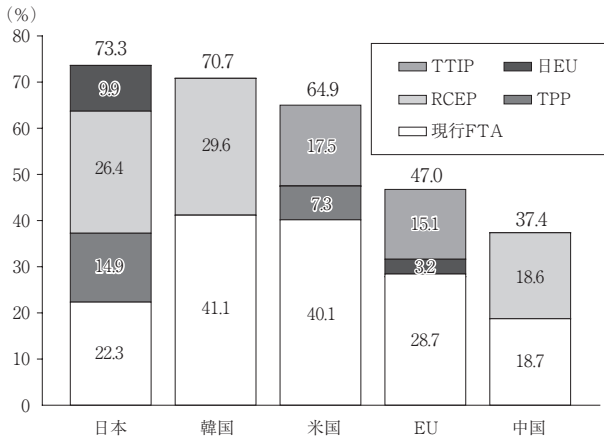
〔資料〕各国政府資料、各国貿易統計、“DOT, May 2015”（IMF）から作成

(2) 日本のFTA動向

■日本のFTAカバー率は初めて20%を超える

日本は、2015年7月時点で、計14カ国・地域とFTA

図表II-5 メガFTAカバー率 (2014年)



[注] FTAカバー率は2014年末時点の往復貿易ベース。EUは域内貿易を除く。中国は香港、マカオを除く。日本の合計値は、TPPとRCEPにおける重複を除く。日中韓はRCEPに内包するので記載していない。
[資料] 各国貿易統計から作成

図表II-6 日本の貿易構造とFTA (主要品目別、2014年)

品別	世界 (100万ドル)	発効済み							小計	
		メキシコ	チリ	ASEAN	スイス	インド	ペルー	豪州		
輸出	輸送機器	161,727	1.9	0.4	8.1	0.3	0.3	0.3	4.5	15.8
	一般機械	132,572	1.7	0.2	16.4	0.1	1.8	0.1	1.2	21.5
	電気機器	103,752	1.5	0.0	18.3	0.1	0.8	0.0	0.4	21.2
	化学品	91,741	0.6	0.2	13.1	0.6	1.5	0.1	1.0	17.2
	鉄鋼製品	46,515	3.4	0.2	26.5	0.0	3.3	0.2	0.9	34.4
輸出総額	690,824	1.5	0.2	15.2	0.4	1.2	0.1	2.1	20.7	
輸入	鉱物性燃料	261,937	0.1	0.0	13.4	0.0	1.0	0.1	11.3	26.1
	機械機器	221,446	0.9	0.0	14.1	1.5	0.2	0.0	0.1	16.8
	化学品	75,888	0.3	0.2	14.3	3.6	1.4	0.0	0.6	20.3
	食料品類	64,407	1.5	2.9	13.9	1.1	1.2	0.4	5.7	26.7
	繊維製品	38,648	0.1	0.0	18.0	0.1	1.2	0.1	0.1	19.6
	輸入総額	812,954	0.5	1.0	14.3	0.9	0.9	0.2	5.9	23.7
往復貿易	1,503,779	1.0	0.7	14.7	0.7	1.0	0.2	4.1	22.3	

品別	世界 (100万ドル)	署名済み・交渉中											合計		
		モンゴル	韓国	カナダ	コロンビア	トルコ	GCC	中韓	RCEP	中国	EU	TPP		米国	
輸出	輸送機器	161,727	0.2	0.7	2.9	0.4	0.2	9.2	8.8	22.5	8.1	9.8	44.8	30.8	78.9
	一般機械	132,572	0.0	6.3	0.8	0.1	0.7	2.6	24.6	44.2	18.3	14.1	32.2	22.1	86.6
	電気機器	103,752	0.0	6.7	0.6	0.0	0.1	1.2	31.2	50.7	24.5	10.6	26.7	14.7	79.6
	化学品	91,741	0.0	14.9	0.5	0.2	0.3	1.5	39.1	54.7	24.2	9.9	19.8	11.7	80.5
	鉄鋼製品	46,515	0.0	16.1	0.7	0.6	0.4	4.6	34.3	65.0	18.2	2.6	23.1	8.6	86.3
輸出総額	690,824	0.0	7.5	1.2	0.2	0.3	3.6	25.8	44.5	18.3	10.4	30.9	18.6	81.1	
輸入	鉱物性燃料	261,937	0.0	2.4	0.5	0.1	0.0	52.6	2.8	28.7	0.4	0.4	21.9	1.2	83.7
	機械機器	221,446	0.0	5.2	0.4	0.0	0.0	46.9	61.4	41.8	14.4	21.0	13.4	91.9	
	化学品	75,888	0.0	5.6	1.4	0.0	0.0	1.0	24.5	41.3	18.9	28.4	25.3	16.4	92.5
	食料品類	64,407	0.0	3.0	4.0	0.6	0.4	0.0	17.0	39.9	14.0	13.4	43.0	22.4	86.6
	繊維製品	38,648	0.0	1.4	0.1	0.0	0.4	0.0	69.0	88.4	67.6	5.4	10.6	1.3	95.8
	輸入総額	812,954	0.0	4.1	1.4	0.1	0.1	17.2	26.4	47.8	22.3	9.5	25.1	8.8	87.5
往復貿易	1,503,779	0.0	5.7	1.3	0.1	0.2	11.0	26.1	46.3	20.5	9.9	27.8	13.3	84.6	

[注] ①商品分類のHSコードは、輸送機器HS86~89、一般機械HS84、電気機器HS85、化学品HS28~40、鉄鋼製品HS72~73、鉱物性燃料HS2701~2705、HS2708~2713、HS2715、機械機器HS84~91、食料品類HS01~11、HS16~24、繊維製品HS50~63。

②湾岸協力会議 (GCC)：バーレーン、クウェート、オマーン、カタール、サウジアラビア、アラブ首長国連邦。

③合計は重複を除く。

[資料] 財務省貿易統計から作成

を発効させている。FTAカバー率は22.3%である (図表II-4、6)。オーストラリアとのFTAが2015年1月に発効して4.1ポイント上昇し、初めて20%を超えた。交渉中の国・地域の中には、2014年の往復貿易額で1位の中国、2位の米国、3位のEUがある。これら交渉中の国・地域や署名済みの国も含めると、FTAカバー率は84.6%に達し、世界的にみても高水準となる。

■日本・オーストラリアFTAで自動車輸出拡大に期待

日本のFTAのうち、日本・オーストラリアFTAは最も直近に発効したFTAである。日本にとってオーストラリアは、第5位の貿易相手国 (2014年) であり、これまで発効した二国間FTAの中では最大の貿易相手国だ。日本の輸送機器の輸出額のうち、4.5%がオーストラリア向けの輸出である。FTA発効済みの国・地域の中では、ASEAN向けの8.1%に次いで高く、一国だけでは最も高い。日本の輸入では、鉱物性燃料の輸入額に占めるオーストラリアからの輸入額が11.3%、食料品類では5.7%と、いずれもASEANに次いで高い (図表II-6)。

経済産業省によると、日本・オーストラリアFTAでは、往復貿易額の約95%にあたる品目の関税を協定発効後10年間で撤廃する (2013年実績)。日本のオーストラリア向け自動車輸出額の約75%にあたる品目の関税は即時撤廃され、残りは3年目で撤廃される。自動車部品の関税は、即時もしくは3年以内に撤廃される。一方、日本の鉱工業品の関税は、ほぼすべての品目で即時から10年間で撤廃される。食

料品類では、冷凍牛肉の関税が18年目に19.5%まで、冷蔵牛肉の関税が15年目に23.5%まで削減される（現行の税率は、いずれも38.5%）。ボトルワインの関税は、7年間で撤廃される。コメは関税撤廃の対象品目から除外され、小麦、乳製品、砂糖の関税は、将来の見直しの対象となった。また、輸出者または輸入者が自らの物品の原産性を申告する制度である、自己申告制度（いわゆる完全自己証明制度）が日本で初めて導入された。自己申告制度では、利用者に、より一層コンプライアンスの強化が求められるものの、第三者証明制度と比較してかかる時間やコストが軽減されるメリットがある。

また、日本とモンゴルは、2012年6月に日本・モンゴルFTAの交渉を始め、2015年2月に署名した。モンゴルにとって初めてのFTAとなる。経済産業省によると、モンゴルは日本からの輸入額の約96%の品目を協定発効後10年間で無税に、日本はモンゴルからの輸入額の100%を同10年間で無税にする（2012年実績）。

■ RCEPは繊維製品の輸入で、TPPは輸送機器の輸出で大きな割合を占める

交渉中を含めた主要なFTA別に日本の貿易額をみると、RCEP参加国との貿易額が最も大きいことがわかる。日本の往復貿易額の46.3%、輸出総額の44.5%、輸入総額の47.8%を、RCEP交渉参加国が占める。日本の繊維製品の輸入に限ってみると、RCEP交渉参加国との輸入額が日本の繊維製品の輸入総額の88.4%を占める。このほかにRCEP交渉参加国との貿易額が高い割合を占めるのは、機械機器の輸入、鉄鋼製品・化学品・電気機器の輸出であり、それぞれ50%を超える。

日本の輸送機器輸出では、TPP交渉参加国への輸出が占める割合が最も大きい。日本の輸送機器の輸出総額のうち、TPP交渉参加国への輸出が44.8%を占める。輸入では、食料品の輸入額の43.0%をTPP交渉参加国で占める。

■ 日本は、日EU・FTAでEU市場の鉱工業品関税撤廃を求める

日EU・FTAにおける日本の主要課題は、EU市場の鉱工業品関税撤廃を通じた日本企業の競争条件の改善である。EUは、日本と主要輸出品目が似ている韓国とのFTAを既に暫定発効させている。EU・韓国FTAは、乗用車、カラーテレビとともに自由化の対象としており、交渉開始当時10%であった乗用車の関税率を3年または5年で撤廃する。同14%であったカラーテレビの関税率は5年かけて撤廃する。一方で、EUは日本に対して、乗用車に10%、カラーテレビに14%の関税を課している。このことから、EU域内における日本企業の競争力低下が懸念されており、関税撤廃を通じた競争力改善が主要な課

題となっている。

EU側の主な関心事項は、日本の非関税措置への対応や公共調達市場（鉄道、電力等）の開放である。EUが求める非関税措置の改善事項は、経済産業省によると、自動車の安全基準の国連基準への準拠、医薬品・医療機器における審査の簡素化、食品添加物の指定などである。これらを改善することで、審査にかかる時間の短縮など、輸出入手続きの簡素化を見込んでいる。

■ 日本・トルコFTAは、輸出では、フラットロール製品や自動車、輸入では衣類に注目

日本がFTA交渉中の相手国・地域のうち、トルコとコロンビアは、経済規模・潜在性が高いにもかかわらず、日系企業が諸外国の企業に比べて劣後している「クリティカルマス市場」として重要な国である（クリティカルマス市場については、第Ⅲ章第1節を参照）。FTAによって、これらの国への物品市場アクセスなどが改善されることは、日本企業にとって突破口となり得る。

日本とトルコは、2014年12月に1回目の交渉を、2015年4月に2回目の交渉を行った。日本の対トルコ輸出のうち、輸出額が大きい品目に課されている関税は、鉄または非合金鋼のフラットロール製品で最大13%、自動車で最大10%である。また、農産品の単純平均MFN税率では42.4%と、日本の19%よりも倍以上高い。特に、牛肉や豚肉などの肉類で最大225%となっている。FTAの発効によってこれらの関税が撤廃されれば、日本企業にとって輸出拡大の機会となる。日本の輸入額が多い品目では、葉巻で最大16%、スーツで最大12.8%、Tシャツ、ジャージ等で最大10.9%の関税率が設定されている。FTA発効後は、これら製品の輸入が増加する可能性がある。

また、トルコは、2013年5月に韓国とのFTAを発効させた。近年、トルコでは、韓国からの輸入額が増えている。トルコの往復貿易総額が、2013年の4,041億ドルから2014年に3,994億ドルと50億ドルほど低下した中、同期間の韓国との貿易額は66億ドルから80億ドルまで増加した。特に、韓国からの輸入額は、61億ドルから75億ドルに増加した。一方、日本からの輸入額は、35億ドルから32億ドルと減少し、韓国からの輸入額の半分以下となった。トルコの対韓国輸入のうち最も輸入額が大きいのは、HS85類の機械や電気機器、および、その部品である。当該品目において、トルコの輸入総額に占める韓国の割合は、2012年、2013年ともに7.5%だったが、2014年には10.4%に上昇している。一方、日本の割合は、2012年の2.1%から2014年は1.5%に減少している。当該品目に課されている関税は主に2~5%で、高いものでは14%となっている。これらの中には、韓国とのFTAによっ

て、関税が即時撤廃または段階的に削減される品目もある。今後、さらに関税撤廃が進むことで、韓国からの輸入が今以上に増加する可能性がある。

2015年2月、トルコ政府は、HSコード82類（単金属製の工具、道具、刃物、スプーンおよびフォークならびにこれらの部分品）の品目に対し、現行の関税率に追加で25%を上乗せし、実行関税率を引き上げる旨を発表した。最近では、照明器具やかばんについても、実行関税率の引き上げを発表した。当該品目の関税率は、WTOで譲許していない品目もあり、トルコ政府の措置はWTO協定には違反しないと考えられる。FTA締結国は、これら品目がFTAによる自由化の対象となっていれば、FTA税率を利用できるため、当該措置の影響は受けない。この様にWTOでは防ぎきれないリスクを回避する意味でも、FTAの締結意義は大きい。

■日本・コロンビアFTAは、自動車、自動車部品の輸出に影響

日本とコロンビアは、2012年12月に交渉を始め、2015年5月に11回目の交渉を行った。コロンビアは、日本からの輸出額が大きい品目である自動車、貨物自動車、原動機付シャシなどに最大35%の関税を設定している。また、加工したミルクやクリームで98%、ホエイで94%、牛肉（冷凍・冷蔵）を中心に肉類で最大80%の関税率を設定している。一方、日本は、コロンビアからの輸入額が大きいコーヒーやその調製品に、最大29.8%の関税率を設定している。

コロンビアとのFTAでは、自動車輸出への影響が大きいと想定される。コロンビアは、1995年にメキシコと、2012年には米国とFTAを発効させた。韓国とは2013年2月に署名を終え、日本・コロンビアFTAより進んでいる。コロンビアの自動車のMFN税率は35%であるところ、メキシコとのFTAでは、2005年から毎年5%ずつ関税を削減し、2011年に完全撤廃した。これに伴い、コロンビアの自動車輸入総額に占めるメキシコからの自動車輸入額のシェアは、2000年の1.7%から2014年には25.7%と大きく伸びた（図表II-7）。2010年までは、韓国からの輸入がメキシコからの輸入よりも大きかったが、関税が完全撤廃された2011年に逆転した。

図表II-7 コロンビアの自動車輸入額と各国のシェア

（単位：100万ドル、%）

		2000年	05年	10年	11年	12年	13年	14年
輸入総額		274	858	2,122	2,790	2,863	2,802	3,119
シェア	メキシコ	1.7	2.7	15.4	21.6	21.6	24.2	25.7
	韓国	20.7	15.1	17.7	17.8	16.7	15.5	13.1
	日本	20.2	17.0	9.8	8.6	9.7	10.5	10.6
	米国	3.5	3.4	3.7	3.7	5.5	8.8	9.0

〔注〕HSコードは8703。

〔資料〕コロンビア貿易統計から作成

今後、韓国・コロンビアFTAが発効すれば、韓国からコロンビアへの輸出が増える可能性がある。さらに、日本とのFTAが発効すれば、日本から輸出するメリットが増すことも期待される。

(3) 主要国のFTA動向

■アジア大洋州域内で新たに3件のFTAが発効

アジア大洋州では、ASEANを中心としたFTA網がほぼ完成している。ASEAN自由貿易地域（AFTA）に加えASEANと日本、中国、韓国、オーストラリア・ニュージーランド、インド間のASEAN+1のFTAは、すべて発効している（ただし、ASEAN・日本FTAのインドネシアのみ未発効）。

2014年以降、アジア大洋州の国同士で発効した新規のFTAは、シンガポール・台湾FTA、韓国・オーストラリアFTA、日本・オーストラリアFTAの3件である。その他、中国・オーストラリアFTA、中国・韓国FTAが署名された。

韓国・オーストラリアFTAは、2014年12月に発効した。品目数ベースで、韓国が協定発効後8年以内に90.8%、オーストラリアが8年以内に100%の関税を撤廃する。韓国は、コメ、粉ミルク、果実など171に上る主要センシティブ品目を自由化の対象から除外した。牛肉を含む509品目の農林水産物は、10年以上かけて撤廃することとした。加えて、農林水産物には、輸入される時期によって異なる関税を適用する季節関税制度を設けている。オーストラリアは、ガソリン中型車（1500～3000cc）、ガソリン小型車（1000～1500cc）など20品目の関税を協定発効と同時に撤廃する。最後まで争点となっていた投資家対国家の紛争解決条項（以下、ISDS条項）は、最終的に、オーストラリアが導入を受け入れた。ISDS条項は、投資家が投資受け入れ国の協定違反により被害を受けた場合に、投資受け入れ国を相手に国際仲裁に付託できる規定だ。

シンガポール・台湾FTAは、2014年4月に発効した。台湾はシンガポールに対して、99.5%の品目で関税を撤廃・削減する。台湾の発表によると、協定発効と同時に83%の品目を即時撤廃する。段階的に関税が撤廃、削減される品目は、食料品類、プラスチック類、繊維製品、縫製品、自動車・自動車部品、エアコン、洗濯機、冷蔵庫、テレビ、電子レンジなどの家電製品に多い。対象外品目は40品目で、乳製品、ニンニク、マンゴー、コメ製品、ナッツ類など農産物が多い。一方、シンガポールは台湾に対して、協定発効と同時にすべての品目にかかる関税を撤廃する。ただし、シンガポールで一般関税が課されている品目は、ビールと薬用酒などの6品目のみで

ある。

中国・オーストラリアFTAは、2014年11月に大筋合意され、2015年6月に署名された。中国商務部によると、中国はほぼすべての品目の関税を、オーストラリアは、最終的にすべての品目の関税を撤廃する。中国は、オーストラリアが撤廃を求めていた原料炭の関税3%を発効後即時、一般炭の6%を2年以内に撤廃する。ワインの関税14~20%は4年間で、牛肉の関税12~25%は9年間で、乳製品の関税は4年から11年以内に撤廃する。中国の砂糖、コメ、小麦、綿の関税は、3年以内に行われる見直し時にあらためて議論することになり、今回の合意から除外した。

また、オーストラリアは、一定額以上・一定形態の投資が行われる場合に、投資案件が国益に反していないかの判断を外国投資委員会にて行っている。この審査の基準となる金額は、米国、日本、韓国と同様の10億7,800万豪ドルで合意された。審査基準額が低いほど、審査の対象となる投資案件が増えることから、中国は審査基準額の引き上げを求めていた。ただし、中国国有企業からの投資は、すべての案件について審査される。

■中国・韓国FTAは年内の発効見込む

中国と韓国は2015年6月にFTAの署名を終えた。同年中にも発効する見通しだ。両国は、2012年5月に共同声明を発表し、それから約2年半の間に、14回にわたる正式交渉を行い、2014年11月に実質妥結した。中国は品目ベースで、10年以内に71.3%、20年以内に90.7%、韓国は10年以内に79.2%、20年以内に92.2%の関税を撤廃する。サービス・投資分野では、ネガティブリスト方式を採用することが約束され、発効後2年以内に追加交渉を行うことが決まっている。中国が締結するFTAの中では、サービス・投資分野で、初めてネガティブリストが採用される。

中国の対韓国輸入額（2014年）上位10品目のうち、中国・韓国FTAによって最も大きく関税率が削減されるのはジェット燃料だ。協定文に基づけば、9.0%の関税率が即時撤廃される（図表Ⅱ-8）。液晶パネルの関税率は、発効後8年間維持され、10年目で撤廃される。一方、韓国の対中国輸入（2014年）では、上位10品目のうち、既に8品目で関税が撤廃されている。残る2品目（点火用配線セットとテレビ向け液晶部品）には、ともに8.0%の関税率が設定されている。これらは、いずれも10年目で撤廃される。

これらを総合してみると、両国の上位輸入品目（計20品目）のうち既に14品目で関税が撤廃されている。関税が課されている6品目のうち、即時撤廃されるのは1品目のみで、他の5品目は、現状維持か、10年か20年かけて

段階的に削減される。

■日中韓FTAの交渉も継続

日本、中国、韓国は、2013年3月から日中韓FTAの交渉を開始し、2015年5月に7回目の交渉を行った。3カ国それぞれの品目別の単純平均MFN関税率をみると、いずれの品目においても、中国または韓国が最も高い関税率を維持している。日本の主要輸出品目である輸送機器においては、中国が最も高い関税を課しており、乗用車で25%、トラックで最大25%、自動車部品で最大10%となっている。中国・韓国FTAにおいて、中国は、乗用車の関税を、品目によって25%の現行税率を維持するか、もしくは、5年間かけて段階的に22.5%まで削減する。トラックに対する関税については、15年、または、20年の期間をかけて段階的に削減する。そのため、FTA発効後すぐには、関税削減のメリットを受けづらい。だが、将来的には関税削減メリットを受ける在韓国企業がでてくるため、日本にとっては、日中韓FTAやRCEPの交渉

図表Ⅱ-8 中国・韓国の輸入上位10品目と関税撤廃スケジュール
中国の対韓国輸入（2014年）（単位：100万ドル、%）

	品目	輸入額	現行税率	関税撤廃スケジュール
1	電子集積回路（記録）	24,376	0.0	-
2	プロセッサ、コントローラー等	18,604	0.0	-
3	液晶パネル	16,965	5.0	8年間現状の税率を維持、9年目から2年かけて撤廃
4	無線電話機（アンテナを除く）	8,465	0.0	-
5	その他の電子集積回路	6,151	0.0	-
6	P-キシレン	4,711	2.0	現状の税率を維持
7	ジェット燃料	3,081	9.0	即時撤廃
8	事務用機器の部分品	2,935	0.0	-
9	ハードディスクドライブ	2,410	0.0	-
10	スチレン	2,232	2.0	20年目で撤廃

韓国の対中国輸入（2014年）（単位：100万ドル、%）

	品目	輸入額	現行税率	関税撤廃スケジュール
1	携帯電話の部品（その他）	2,968	0.0	-
2	ポータブル自動データ処理機	1,781	0.0	-
3	ダイナミック・ランダム・アクセス・メモリ（半導体）	1,672	0.0	-
4	点火用配線セット（車両、航空機、船舶）	1,538	8.0	段階的に削減し、10年目で撤廃
5	ドアやシャッターの部品（その他）	1,362	0.0	-
6	有線電話の部品（その他）	1,249	0.0	-
7	テレビ向けの液晶部品	1,200	8.0	8年間現状の税率を維持、9年目から2年かけて撤廃
8	マルチチップ集積回路	1,068	0.0	-
9	発効ダイオード（その他）	945	0.0	-
10	フラッシュメモリ	877	0.0	-

〔注〕中国の対韓国輸入のうち、輸入額が4番目に大きいのはHS71039940のネフライトだが、当該品目は協定文中の譲許表に該当するHSコードがなかったため、表には記載せず、続く順位を繰り上げた。

〔資料〕各国貿易統計、中国・韓国FTA協定文、World Tariffから作成

で、巨大な中国市場へのアクセス改善に努めることが重要である。

■ 2015年末に完成を目指すASEAN経済共同体

ASEANでは、2015年末の完成を目指すASEAN経済共同体（AEC）の制度構築が段階的に進んでいる。ASEAN経済共同体は、同地域で事業展開する日本企業のビジネスにどのような影響を及ぼすのか注目される。

ASEAN経済共同体は、2007年に採択された「ASEAN経済共同体（AEC）ブループリント」に基づいて、幅広い分野で交渉が行われている。特に、注目される分野は物品貿易、サービス貿易、投資である（図表II-9）。

物品貿易は、「関税」と「関税以外の物品貿易分野」に分かれる。関税分野では、ほとんどの品目で関税撤廃が実現している。ASEAN10カ国のうち、シンガポール、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、ブルネイの6カ国は2010年以降、ほぼすべての品目で域内関税を撤廃している。CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）も2015年から9割の品目で関税を撤廃、一部例外を除く、残りの品目は2018年に撤廃する予定である。

2015年時点のASEAN各国の無税化率は、ASEAN6（シンガポール、タイ、ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン）では99~100%、CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）では89~93%となっている（図表II-10）。CLMVについては、2018年に無税化率が先行する6カ国と同程度の比率に引き上げられる予定だ。この中で、その影響が注目されているの

がベトナムの乗用車への関税である。ベトナムでは、現在、乗用車に対するASEAN域内関税は50%と高いが、2016年に40%、2017年に30%、そして2018年には無税化すること約束されている。

関税以外の分野でも、貿易の円滑化に向けた取り組みが行われている。2014年には、「原産地証明書（フォームD）へのFOB価格不記載化」が一定条件のもと実現した。FTAを利用するためには、物品の原産性を証明する原産地証明書が必要となるが、ASEANでは長年、フォームDにFOB価格を記載することが求められていた。FOB価格記載の問題点は、フォームDの申請者と実際の輸出者が異なる場合、例えば、物品はASEAN域内の輸出国から輸入国へ直送される一方、商流は日本本社などを経由して取引が行われた場合、原産地証明書に記載された価格と最終的な販売価格の差からマージンが取引相手などに知られてしまい、円滑な商取引を阻害する要因となり得ることだ。

こうした問題が認識された結果、ASEANでは2014年から、フォームDへのFOB価格の不記載化が実現した。ただし、関税番号変更基準（最終財の関税番号が、同財の生産に投入された非原産品の関税番号と異なる場合に、原産資格を付与する基準）や加工工程基準（特定の生産・加工工程が行われた製品に対して、原産資格を付与する基準）を利用する場合は不記載化が認められるが、付加価値基準（付加価値を締約国内で一定水準以上賦課した物品に対して、原産資格を付与する基準）を利用する場合は引き続き記載が求められ、またカンボジアとミャンマー向け輸出については、2年間、いずれの原産地規則を利用してもFOB価格の記載が求められる。

また、2016年以降、ASEANでは原産地証明手続きに「自己証明制度」が

図表II-10 ASEAN各国のASEAN物品貿易協定に基づく関税無税化率、5%以下の品目比率
(単位：%)

	無税化率	5%以下
ASEAN6	99.2	99.4
タイ	99.9	100.0
インドネシア	98.9	98.9
マレーシア	98.7	99.2
フィリピン	98.6	99.4
シンガポール	100.0	100.0
ブルネイ	99.3	99.3
CLMV	90.8	98.5
ベトナム	90.0	96.9
カンボジア	91.5	98.4
ラオス	89.3	99.1
ミャンマー	92.6	99.5
ASEAN	96.0	99.1

〔資料〕ASEAN事務局資料から作成

図表II-9 ASEAN経済共同体（AEC）の注目分野

	内容
関税	ASEAN10カ国の内、シンガポール、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、ブルネイの6カ国は2010年以降、ほぼ全ての品目で域内関税を撤廃している。CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）も2015年から9割の品目で関税を撤廃、一部例外を除く、残りの品目は2018年に撤廃される予定である。
物品貿易	<ul style="list-style-type: none"> ・2014年には、「原産地証明書（フォームD）へのFOB価格不記載化」が一定条件のもと実現。 ・2016年以降、ASEANでは原産地証明手続きに「自己証明制度」が導入される方向で交渉。 ・ASEAN各国の通関手続きの電子化・一元化を目指すASEANシングルウィンドウについては、一部の国間で原産地証明書（フォームD）・通関申告書類の相互交換を行うパイロットプロジェクトを実施し、今後、本格的に導入される予定。 ・自動車関係、加工食品、医療機器、電子機器、医薬品、化粧品などの相互認証や適合性規準について交渉が行われ、今後、導入される予定。 ・ASEAN各国は貿易関連情報を一元化したASEANトレードデポジトリ（ATR）の構築を進めており、今後、透明性の向上が図られる予定。
サービス	ASEANブループリントでは、ASEAN投資家に対し70%までの外資出資を容認する方針が示されている。各サービスセクターのごく一部の自由化約束に留まるなど、どこまで幅広い自由化が達成されるか不透明な要素が残るが、多くのASEAN諸国で幅広く課されているサービス分野への外資出資規制が緩和される可能性。
投資	パフォーマンス要求の禁止、収容・補償、公正衡平待遇などの投資保護と製造業を対象とした投資自由化を含む協定であるASEAN包括投資協定（ACIA）が、2012年3月に発効。2014年8月には修正議定書が署名。
人の移動	専門家サービス資格の相互承認協定（MRA）を推進。これまでASEANが締結したMRAは、エンジニアリングサービス、看護サービス、建築サービス、測量技師、会計サービス、開業医、歯科医、観光専門家の8分野。エンジニアリングサービスと建築サービスについては運用が開始。

〔資料〕ASEANの各種資料から作成

導入される方向で交渉が行われている。現在、第三者証明制度（第三者機関が物品の原産性を判定し、特定原産地証明書(CO)を発給する制度）が採用されており、FTA利用者は輸出ごとに各国商業省など第三者機関から原産地証明書を取得することが求められる。自己証明制度は、輸出者（もしくは輸入者）が自ら物品の原産性を証明する制度である。第三者証明制度のもとでは、航空機などで物品を輸送する場合、物品が輸入国に到着後に原産地証明書が到着するケースが発生し得るが、自己証明制度では制度的にそうしたリスクをなくせるなどのメリットがある。一方で、輸出者にはより厳しいコンプライアンス体制が求められることになる。

また、ASEAN各国の通関手続きの電子化・一元化を目指すASEANシングルウィンドウの構築が進められている。一部の国間で原産地証明書（フォームD）や通関申告書類の相互交換などのパイロットプロジェクトを実施している段階にある。

規格・基準については、自動車関係、加工食品、医療機器、電子機器、医薬品、化粧品などの相互認証や適合性基準について交渉が行われている。一方、規格・基準では一部の分野で規制を強化する動きもあり、一部の国では鉄鋼製品に対する強制規格・適合性評価が導入されている。鉄鋼製品に対する強制規格・適合性評価は、インドネシア、タイ、マレーシア、ベトナムで個別に導入されており、この内ベトナムは2014年に新たに導入した。強制規格・適合性評価は、安全対策の観点から導入されているものであるが、各国が個別に異なるルールのもと導入している状況にあり、将来的には、ASEANで統一された基準が導入されることが期待されている。

また、ASEAN各国は関税、原産地規則、非関税措置など貿易関連情報を一元化したASEANトレードデポジットリ（ATR）の構築を進めており、今後、透明性の向上が一段と図られることが期待される。

物品貿易以外で最も注目されるのは「サービス貿易」だ。現在、ASEANサービス貿易枠組み協定（AFAS）に基づいて交渉が行われている。サービス貿易の交渉には、サービス分野の外資規制の自由化交渉が含まれる。具体的にはASEANブループリントでは、ASEAN投資家に対し、70%までの外資出資を容認する方針が示されている。公開されている中間交渉結果からは、各国の自由化約束の内容が各サービス・セクターのごく一部の分野にとどまるなど、どこまで幅広い自由化が達成されるか不透明な要素が残されている。しかし、多くのASEAN諸国で幅広く課されているサービス分野への外資出資規制が緩和される可能性を含むもので、その交渉が注目されている（AFASの詳細については後述）。

投資については、パフォーマンス要求の禁止、収容・補償、公正衡平待遇などの投資保護と製造業を対象とした投資自由化を含む協定であるASEAN包括投資協定（ACIA）が、2012年に発効している。2014年8月には修正議定書が署名されている。

また、人の移動については、「熟練労働者の自由移動」が交渉対象となっているが、非熟練労働者は交渉の対象外であり、2016年以降、ASEAN経済共同体の枠組みで一般工職などの自由移動が実現することはない。熟練労働者の自由移動は、専門家サービス資格の相互認証（MRA）が主体となっており、これまでエンジニアリングサービス、看護サービス、建築サービス、測量技師、会計サービス、開業医、歯科医、観光専門家の8分野を対象としてMRAが締結されている。

今後、2015年8月に経済大臣会合、11月にはサミットが開催される予定である。交渉中の分野でいかなる合意が成されるかが注目されるとともに、2016年以降のASEAN経済共同体の新たなビジョンや目標を示す「ASEAN経済共同体2016-2025（AEC2025）」にどのような内容が盛り込まれるかも注目される。

2007年に策定されたASEANブループリントでは、「単一市場と生産基地」「競争力ある経済地域」「公平な経済発展」「グローバル経済への統合」を四つの柱が立てられていた。新しい目標については、2014年11月のASEANサミットで、①統合され、高度に結合した経済、②競争力のある、革新的でダイナミックなASEAN、③強靱で包括的、人間本位・人間中心のASEAN、④分野別統合・協力の強化、⑤グローバルASEANの5本柱を据えることが合意されている。ASEAN経済共同体をめぐる交渉は2015年末でいったん区切りがつくものの、その後も交渉が継続されこととなり、今後、どういった目標が設定されていくのかが注目される。

■米国のFTA：TPA成立でTPP、TTIPを後押し

米国は1994年創設の北米自由貿易協定（NAFTA）をモデルとしたFTAのネットワークを中南米や中東・アフリカ地域を中心に張り巡らせてきた。米国が結ぶFTAは、物品貿易やサービス分野の自由化にとどまらず、投資、政府調達、知的財産など広い範囲にわたり、高度な自由化・規律を相手国に約束させる内容となっている。

2015年8月時点で発効している米国のFTAは14件。このうち12件はブッシュ前政権時代に締結した協定である。他方、オバマ政権が締結したFTAはない。2012年に韓国、コロンビア、パナマとのFTAを発効させたが、いずれの協定もブッシュ前政権時代に締結されたものだ。

しかし、現在オバマ政権が交渉を進める二つのFTA、すなわち環太平洋パートナーシップ（TPP）協定とEU

との包括的貿易投資協定 (TTIP) は、どちらも巨大な経済規模を有するメガFTAである。経済規模だけではない。両FTAは広範な分野にわたり高度な自由化・規律を規定、とりわけTTIPは産業別の規制協力といった新しい分野も含む。世界の貿易ルールメイキングをリードするメガFTAとして期待が寄せられている。

両FTAの交渉の鍵を握るのが米国の貿易促進権限 (TPA) だ。米国では憲法上通商権限は議会に属する。FTA相手国との交渉は行政が進めるが、合意事項は議会承認を必要とし、条文は議会による修正の対象となる。

時限立法であるTPA法案が成立すれば、期限内であれば行政は議会と相談しつつ交渉を進め、相手国との間でまとめた合意事項を修正の対象とせず、その賛否のみの採決での成立が可能となる。それゆえにTPAはプロセスの迅速化のみならず、相手国にFTA交渉を進めるインセンティブを与える効果がある。TPA法案は2015年6月にオバマ大統領の署名を経て成立した。TPA法案成立により、両FTAの交渉に弾みがつくことが期待される。

■ 中南米のFTA：アンデスを境に対照的な地域統合

中南米諸国の地域統合の動きは、南米のアンデス山脈を境に太平洋側に位置するコロンビア、ペルー、チリにメキシコを加えた太平洋同盟、大西洋側のブラジル、アルゼンチン、ベネズエラ、ウルグアイ、パラグアイが構成する南米南部共同市場 (メルコスール) の二つの大きなFTAを軸とする。

太平洋同盟の4カ国はそれぞれ米州や欧州諸国に加え、アジア太平洋諸国とも積極的にFTAを結んでいる。日本との関係では、メキシコ、ペルー、チリはすでに経済連携協定 (EPA) を発効、コロンビアは現在交渉を進めている。また、コロンビアを除いた3カ国はTPP交渉にも参加している。

太平洋同盟最大の工業国メキシコでは自動車産業の集積が進んでいる。2014年の自動車生産台数 (大型バス、トラック除く) は322万台と過去最高を記録、ブラジルを抜いて中南米最大の生産国となった。なかでも日産の活躍が目立つ。同社の2014年の生産台数は81万台で国内シェアは25.0%、販売台数は29万台でシェアは25.8%、いずれも欧米勢を抑えて1位を維持した。2013年の日産の第3工場稼

図表II-11 在メキシコ主要自動車メーカーの自動車 (大型バス・トラック除く) 輸出 (上段：台数、下段：シェア%)

	年	北米	中米・カリブ	南米						その他	合計
				ブラジル	アルゼンチン	コロンビア	チリ	ペルー			
日産	2010	234,401 68.1	8,417 2.4	67,712 19.7	15,659 4.5	11,615 3.4	10,681 3.1	14,894 4.3	5,377 1.6	33,718 9.8	344,248 100.0
	2011	231,651 56.3	13,144 3.2	130,056 31.6	47,746 11.6	8,749 2.1	23,512 5.7	29,731 7.2	8,789 2.1	36,810 8.9	411,661 100.0
	2012	250,653 53.6	18,451 3.9	142,237 30.4	73,702 15.8	3,226 0.7	19,626 4.2	20,881 4.5	13,191 2.8	55,997 12.0	467,338 100.0
	2013	287,221 63.9	15,262 3.4	101,500 22.6	50,984 11.3	7,629 1.7	13,751 3.1	12,193 2.7	5,887 1.3	45,587 10.1	449,570 100.0
	2014	407,733 75.7	15,475 2.9	82,074 15.2	28,166 5.2	3,917 0.7	20,329 3.8	7,786 1.4	9,649 1.8	33,690 6.3	538,972 100.0
ホンダ	2010	15,076 36.7	0 0.0	26,045 63.3	20,574 50.0	4,527 11.0	794 1.9	0 0.0	0 0.0	0 0.0	41,121 100.0
	2011	15,188 41.7	0 0.0	21,241 58.3	16,738 45.9	3,489 9.6	944 2.6	0 0.0	0 0.0	0 0.0	36,429 100.0
	2012	22,791 57.4	0 0.0	16,946 42.6	11,109 28.0	3,397 8.5	2,127 5.4	33 0.1	61 0.2	0 0.0	39,737 100.0
	2013	21,480 56.8	0 0.0	16,318 43.2	9,300 24.6	2,489 6.6	2,202 5.8	902 2.4	1,008 2.7	0 0.0	37,798 100.0
	2014	93,309 89.1	0 0.0	11,429 10.9	5,939 5.7	851 0.8	2,109 2.0	1,449 1.4	821 0.8	0 0.0	104,738 100.0
その他日系メーカー (トヨタ、マツダ)	2010	54,278 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	54,278 100.0
	2011	49,359 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	49,359 100.0
	2012	55,661 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	55,661 100.0
	2013	63,724 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	63,724 100.0
	2014	137,397 88.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	18,010 11.6	155,407 100.0
欧米メーカー (GM、フォード、フィアット・クライスラー、VW)	2010	1,116,229 78.6	1,192 0.1	103,432 7.3	38,372 2.7	42,341 3.0	10,292 0.7	5,762 0.4	1,310 0.1	199,017 14.0	1,419,870 100.0
	2011	1,224,576 74.4	2,136 0.1	155,286 9.4	66,900 4.1	56,823 3.5	22,016 1.3	3,451 0.2	559 0.0	264,252 16.1	1,646,250 100.0
	2012	1,335,345 74.5	3,413 0.2	185,086 10.3	93,343 5.2	56,398 3.1	26,900 1.5	4,095 0.2	912 0.1	268,985 15.0	1,792,829 100.0
	2013	1,469,376 78.5	4,831 0.3	169,670 9.1	77,159 4.1	51,536 2.8	31,574 1.7	4,602 0.2	452 0.0	228,114 12.2	1,871,991 100.0
	2014	1,504,507 81.6	3,557 0.2	137,170 7.4	68,723 3.7	20,952 1.1	38,426 2.1	3,175 0.2	1,306 0.1	198,536 10.8	1,843,770 100.0
在メキシコ自動車メーカー合計	2010	1,419,984 76.4	9,609 0.5	197,189 10.6	74,605 4.0	58,483 3.1	21,767 1.2	20,656 1.1	6,687 0.4	232,735 12.5	1,859,517 100.0
	2011	1,520,774 70.9	15,280 0.7	306,583 14.3	131,384 6.1	69,061 3.2	46,472 2.2	33,182 1.5	9,348 0.4	301,062 14.0	2,143,699 100.0
	2012	1,664,450 70.7	21,864 0.9	344,269 14.6	178,154 7.6	63,021 2.7	48,653 2.1	25,009 1.1	14,164 0.6	324,982 13.8	2,355,565 100.0
	2013	1,841,801 76.0	20,093 0.8	287,488 11.9	137,443 5.7	61,654 2.5	47,527 2.0	17,697 0.7	7,347 0.3	273,701 11.3	2,423,083 100.0
	2014	2,142,946 81.1	19,032 0.7	230,673 8.7	102,828 3.9	25,720 1.0	60,864 2.3	12,410 0.5	11,776 0.4	250,236 9.5	2,642,887 100.0

〔資料〕メキシコ自動車工業会資料から作成

働に加え、2014年初めにはホンダの第2工場、マツダの新工場が稼働、さらに2015年4月にはトヨタがメキシコ工場設立計画を発表した。

メキシコで生産された自動車のほとんどが輸出に回される。2014年の輸出台数は生産台数の82.1%にあたる264万台と過去最高を記録した。同国は特に北米向け自動車輸出拠点の機能を持つが、近年には太平洋同盟諸国やメルコスールとの自動車協定（ACE55号、完成車と自動車部品を対象とした、相互の関税撤廃に関するメルコスールとメキシコとの間の協定、2003年1月発効）など南米諸国との貿易協定を利用した輸出の拡大が目立つ。中でも日産のプレゼンスが大きい。メーカー別対南米諸国輸出台数の推移（大型バス、トラック除く）を見ると、日産の南米諸国向け輸出台数は2010年の6万7,712台（同社の輸出台数全体の19.7%）から2012年には14万2,237台（同30.4%）に増加した（図表II-11）。特にブラジルとコロンビア向けのシェアが拡大した。ブラジルとコロンビアの自動車輸入に対する一般関税は35%と高く、輸出の拡大は貿易協定の利用によるところが大きいと考えられる。また、ホンダは輸出台数こそ少ないが、他のメーカーと比べてメルコスール諸国向け輸出の割合が高い。また、コロンビア向けのシェアが拡大傾向のほか、2012年からはチリとペルー向けの輸出も開始している。

メキシコ全体で見ると、2013年以降は中南米地域の景気後退やメルコスールとのACE55号改定などの影響により南米向け輸出台数シェアは低下している。だが、ほとんどの南米諸国とFTAを結んでいるメキシコの地域輸出拠点としての機能は引き続き日系企業にとって重要だと考えられる。

2015年に発足20周年を迎えたメルコスールは、周辺国の加盟の動きが注目を集めている。2013年のベネズエラに続き、2015年7月にはボリビアの新規加盟を承認した。エクアドルも加盟に関心を示している。

近年、メルコスールは左派政権の国がほとんどを占め、意思決定は経済的思考よりはイデオロギーに基づくことが多い。また、大国のブラジルやアルゼンチンの意思が政策に反映されることが多い。例えば、域外からの輸入に対して共通した関税を設定する関税同盟であるため、加盟国は単独で域外諸国と貿易協定を結ぶことができない。自由貿易主義的なウルグアイやパラグアイの意に反し、保護主義的なブラジルやアルゼンチンの消極的な姿勢により、域外国との貿易交渉に遅れが生じている。それぞれが自由に域外諸国とFTAを締結できる太平洋同盟諸国とは対照的となっている。

■ EUのFTA：マレーシア、タイなど相次いでGSP卒業

2013年7月のクロアチア加盟で単一市場の拡大が一段

落したEUは、先進国の日本や米国とのFTAを通じて、貿易ルールのグローバルスタンダード形成や産業別の規制の調和などを目指している。同時に、一般特恵関税制度（GSP）の改定（2014年）により、高所得国に加えて中所得国もGSPの適用除外（卒業）となり、対EU輸出における関税の減免措置のメリットを失うこれらの国にFTAを締結するインセンティブをもたらしている（図表II-12）。例えばASEAN諸国の中では、マレーシアが2014年1月、タイが2015年1月からGSPの適用除外となった。マレーシアの卒業の影響はすでに顕著に表れている。マレーシア通商産業省のデータによると、2013年のGSP原産地証明書発効件数は25万4,806件、GSPを利用した輸出額は304億1,600万ドルを記録した。これが2014年にはそれぞれ7,287件、6億7,400万ドルと大幅に減少した。仕向け地別のデータはないが、GSPの減少はEU向けのGSPが利用できなくなったことが大きいと考えられる。2014年のEUの対マレーシア輸入額は258億9,160万ドルとなり、前年比で7.4%増加した。EUの景気回復が輸入増加につながったと考えられるが、在マレーシアの輸出企業の中には引き続きGSPで免税となっていた関税を支払って輸出している企業があると見られる。在マレーシアやタイの日系企業の中には欧州向けの輸出でGSPの恩恵を受けていた企業が少なくないといわれている。GSPが失効した今、EUとのFTAの早期妥結を求めている。

域外諸国との経済連携強化を進めるEUだが、域内ではデフレ懸念やギリシャの債務問題など多くの経済問題を抱えている。また、ギリシャの債務問題や国内への東欧人労働者の移民を危惧する声が多い英国のEU離脱の議論も注目を集めている。保守党のキャメロン首相は、2015年5月の議会総選挙で保守党が勝利した場合、2017年にEU残留の是非を問う国民投票の実施を公約した。選挙の結果、保守党が大勝利を取めた。

英国がEUから離脱すれば、同地域とFTAを結ばない限り、在英日系メーカーを含めて製造業の対EU輸出には一般関税が課せられることになる。EUは完成車輸入に対して10%の関税を課している。また、日EUやTTIP、ASEANとのFTAなどEUが進めるFTAへの参加もできなくなる可能性がある。ゆえに産業界にはEU残留の支持率が高い。2015年6月の英系調査会社イプソス・モリの世論調査では、EU残留を支持すると回答した割合は61%、離脱を支持すると回答した割合は27%となった。英国のEU離脱の議論は真新しいものではなく、過去には離脱が残留を上回る時期もあった。国民投票の実施で実際の離脱の可能性が生まれていることは確かだ。離脱となればこれまで拡大を続けてきたEUにとって大きな打撃となりえるため、しばらく注目を集めそうだ。

図表II-12 EUのGSP対象国リスト (2015年4月時点)

対象外となった国・地域	対象国・地域
高所得国・地域 (8) サウジアラビア、クウェート、バーレーン、カタール、アラブ首長国連邦、オマーン、ブルネイ、マカオ	GSP対象国・地域 (40) グルジア、インド、インドネシア、イラン、イラク、モンゴル、ナイジェリア、パキスタン、パナマ、ペルー、フィリピン、スリランカ、シリア、ウクライナ、ウズベキスタン、ベトナム など
中高所得国・地域 (18) 中国、エクアドル、タイ、トルクメニスタン、アルゼンチン、ブラジル、キューバ、ウルグアイ、ベネズエラ、ロシア、カザフスタン、マレーシア など	
FTAなど他の特典付与国・地域 アルジェリア、エジプトなど地中海6カ国、CARIFORUM諸国、経済パートナーシップ協定の市場アクセス規則の対象国（ガーナ、カメルーンなど）、東南アフリカ諸国、パプアニューギニア、メキシコ、コロンビア、コスタリカ、グアテマラ、エルサルバドル、ホンデュラス、ニカラグア、パナマ、ペルー、南アフリカ共和国 海外県・海外領土 (OCT) (33)	
	武器類以外すべて (FEBA) 無税対象国・地域 (49) 後発開発途上国 (LDC) 諸国 (アフリカ33カ国、アジア10カ国、太平洋諸島5カ国、ハイチ) ※ただし、モルジブは2015年1月から対象外

[資料] 欧州委員会資料から作成

(4) FTAの利用状況

■日本のFTA利用率は上昇傾向

ジェトロが行った「2014年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」(以下、海外ビジネス調査)によると、日本の輸出入におけるFTA利用率は、回答企業数ベースで34.8%であった。輸出におけるFTA利用率は29.9%で、国別では、タイ(利用率32.6%)やインドネシア(同25.9%)などASEANの主要国で増加する傾向にある。輸入におけるFTA利用率は42.2%で過去最高だった。輸出同様、タイ(同53.2%)、ベトナム(同51.7%)などASEANとの間で拡大している。

金額ベースでも輸入におけるFTA利用率に上昇傾向がみられる。財務省は、2015年5月、輸入における日本のFTA利用額を初めて公表した。これによると、日本のFTAの利用額および利用率は、おおむねすべてのFTAにおいて上昇している(図表II-13)。品目別に利用実績をみると、えびやさけ、鶏肉、豚肉などの農水産品が多い。鉱工業品においては、化学品での利用が目立つ。日本のそれぞれの品目の平均関税率をみると、農産品では平均して19.0%、化学品では平均して2.2%の関税が課されている。そのため、これらの品目でFTAが積極的に利用されていると考えられる。ジェトロの海外ビジネス調査においても、業種別では、繊維・織物・アパレル(輸入でFTAを利用していた回答割合73.9%)、化学(同59.1%)、飲食料品(同50.0%)、で多く利用されてい

ることがわかっている。

FTAを利用しない理由は、海外ビジネス調査では、「輸出量または輸出金額が小さい」との回答割合が30.6%と最も高く、「一般関税が無税/免税、または軽微である」が24.7%、「輸入相手からの要請がない」が24.3%と続く。FTAは、一般的に、輸出者よりも輸入者の方がメリットが大きいためといわれることから、輸出者は輸入者からの要請がない限り利用しないケースもある。しかしながら、関税が撤廃されることによる輸出競争力の強化など、輸出者にとってもメリットはある。その他には、FTA利用によって輸入者が享受した関税削減分を、輸入者と折半する企業もある。企業規模別にFTAを利用しない理由をみると、大企業は「一般関税が無税/免税、または軽微である」との回答が32.8%と高い。中小企業は「FTA/EPAの制度や手続きを知らない」が24.3%、「制度について調べる時間がない」が17.2%と大企業と比べ高い。FTAを利用するためには、通常の手続きに追加して特定原産地証明書の取得などの対応が必要である。だが、FTAを利用する相手国、製品が同じ場合に限っては、一度利用方法を習得すれば、多くの場合、同じ作業の繰り返しでFTAを利用することができる。また、ジェトロでは、FTAの利用マニュアルを作成、公表している^(注2)。FTAによる優遇税率が利用できる企業は、これら情報を基に、利用に向けた準備ができる。

図表II-13 日本におけるFTAの利用状況(輸入、金額ベース)

	FTA利用額(億円)			FTA利用率(%)		
	2012年	2013年	2014年	2012年	2013年	2014年
タイ	4,898	5,615	6,247	26.0	26.1	27.2
インドネシア	2,378	3,125	3,414	9.2	11.1	12.6
シンガポール	421	476	474	6.0	6.5	5.7
ベトナム	2,724	3,854	4,847	22.6	27.7	29.7
マレーシア	2,356	2,635	2,998	9.0	9.1	9.7
フィリピン	1,758	2,192	2,418	23.6	24.3	22.5
ミャンマー	7	11	33	1.3	1.4	3.7
カンボジア	13	42	105	4.0	7.4	12.9
ラオス	7	10	9	7.2	9.2	7.7
ブルネイ	0	0	1	0.0	0.0	0.0
AJCEP	2,716	4,130	5,207	3.5	4.8	5.5
インド	1,042	1,367	1,565	18.7	19.8	21.2
スイス	333	401	476	5.1	5.6	6.2
メキシコ	684	834	1,052	19.5	20.3	23.2
ペルー	79	116	134	3.5	4.6	7.2
チリ	1,576	1,567	1,851	21.2	20.2	21.5
合計	18,275	22,244	25,624	14.2	15.5	16.8

[注] ① AJCEPの総輸入額は、未発効のインドネシアを除いている。

② 輸入総額と関税収入から試算をすると、日本の輸入額のうち、8割近くが無税と推計される。

[資料] 財務省貿易統計から作成

(注2) FTA活用マニュアルについては、以下のURLを参照。
<http://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/epa/>

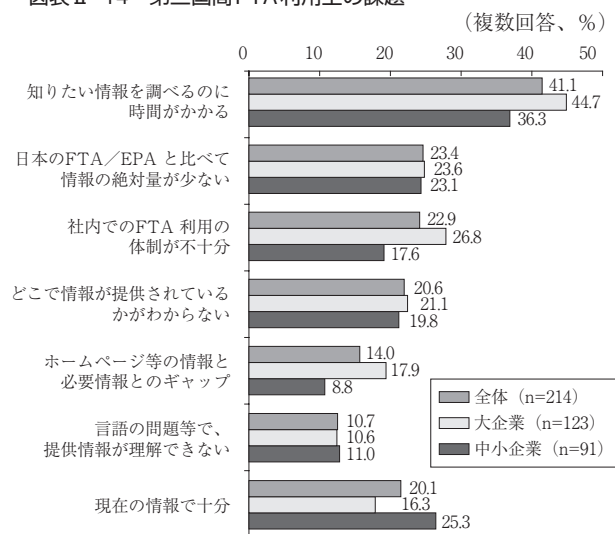
■ 第三国間FTA利用の課題は情報へのアクセス

企業のグローバル展開が進むにつれ、日本が参加していないFTA、いわゆる第三国間FTAの日本企業による利用率も上昇している。特に、AFTAは利用者数が多く、利用率も高い。海外ビジネス調査によれば、AFTAの利用率は年々増加しており、2014年度は50.8%とASEAN域内で貿易を行う日系企業の半数以上がAFTAを利用していることがわかった。

第三国間FTAの利用に当たっては、日本が締結するFTAと比べ情報が少ない点が課題である。海外ビジネス調査で第三国間FTA利用に当たっての課題を尋ねたところ、「知りたい情報を調べるのに時間がかかる」(41.1%)との回答が圧倒的に多かった(図表Ⅱ-14)。その他にも「日本のFTA/EPAと比べて情報の絶対量が少ない」(23.4%)や「どこで情報が提供されているかが分からない」(20.6%)といった回答が目立った。日本が参加していないFTAは、現地語での情報発信が中心となる上、英訳されないこともある。そもそも、FTAが発効したことをタイムリーに情報収集することも、日本が締結するFTAに比べて手間がかかる(第三国間FTAの情報源はジェットロウェブサイト：<http://jetro.go.jp/theme/wto-fta/website>参照)。

第三国間FTAは、大企業と中小企業で利用率に大きな開きがある。第三国間FTAの利用率を企業規模別にみると、大企業の利用率(59.1%)が中小企業(27.5%)のそれを大幅に上回っており、二国間FTAと比べてさらに利用率に開きがある。50社以上の利用実績がある第三国間FTAの中で、中小企業の利用率が30%を上回るのはAFTA(42.7%)のみである。

図表Ⅱ-14 第三国間FTA利用上の課題



〔資料〕2014年度「日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」(ジェットロ)から作成

■ 米国、ペルーのFTA利用状況

2014年の米国が締結済みのFTAの利用率(米国の輸入)は、NAFTAの枠でメキシコ、カナダ、中東地域ではヨルダン、バーレーン、オマーン、アジア・太平洋地域ではオーストラリア、中南米地域ではチリ、ドミニカ共和国・中米諸国、ペルーとの間で40%を超えている(図表Ⅱ-15)。一方、2012年3月に発効した米韓FTAの利用率は23.0%と他のFTAと比較して低い。韓国からの主要輸入品目である乗用車(HS8703)の関税2.5%が、協定発効から4年間は維持されているためと考えられる。協定によると、2016年1月には2.5%の関税は撤廃されるため、FTA利用率の増加が見込まれる。

米州諸国では、ペルーの輸入におけるFTA利用額も入手できる。ペルーの輸入における2014年のFTA利用率を見ると、全体では16.3%だが、年々上昇している。その中で韓国とのFTAの利用率が41.8%で最も高い。41.1%のチリ、33.7%のメキシコ、32.0%のアンデス共同体(エクアドル、ボリビア)と続く。どの国のFTA利用率も関税が引き下げられるにつれて上昇している。韓国とのFTA利用率が高い理由には、主要輸入品目である乗用車(HS8703)の関税が2011年8月の発効後段階的に下がっている点、同じく主要輸入品目のテレビの関税が発効直後に撤廃された点などが挙げられよう。

図表Ⅱ-15 米国におけるFTAの利用状況(輸入)

(単位：%)

相手国・地域	発効年	FTA利用率				
		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
イスラエル	1985年8月	13.0	11.5	13.3	12.9	12.6
NAFTA	1994年1月	51.3	50.1	51.6	51.8	51.9
カナダ		51.1	49.4	52.1	51.9	49.5
メキシコ		51.6	50.9	50.9	51.6	54.7
ヨルダン	2001年12月	62.2	82.0	87.5	89.1	88.4
シンガポール	2004年1月	5.8	5.4	4.8	9.0	8.7
チリ	2004年1月	61.0	61.7	60.4	59.0	51.9
オーストラリア	2005年1月	30.9	28.6	34.9	36.8	42.7
モロッコ	2006年1月	23.8	20.3	17.7	19.2	24.4
バーレーン	2006年8月	65.2	62.9	60.6	65.7	56.0
オマーン	2009年1月	43.5	62.7	40.7	56.9	61.5
ドミニカ共和国・中米諸国(DR-CAFTA)	2006年3月～09年1月(順次)	43.0	41.3	40.4	38.8	42.6
ペルー	2009年2月	40.7	42.2	37.6	31.5	48.6
韓国	2012年3月	-	-	24.3	24.1	23.0
コロンビア	2012年5月	-	-	25.5	22.8	19.7
パナマ	2012年10月	-	-	6.2	7.6	9.0
合計		48.0	46.9	46.5	46.0	46.3

〔注〕①DR-CAFTA：コスタリカ、エルサルバドル、グアテマラ、ホンジュラス、ニカラグア、ドミニカ共和国。

②2012年に発効したFTAは、発効月の翌月以降の輸入額を基に計算した利用率(韓国4月以降、コロンビア6月以降、パナマ11月以降)。

〔資料〕米国国際貿易委員会(ITC)から作成

(5) 日本企業が利用するFTAの制度・運用の問題

企業の間でFTAの利用が一般的になるにつれ、FTAの制度上の問題や各国当局による運用の問題が目立つようになった。以下では、アジア地域を中心にFTAを利用した物品貿易において発生している問題を取り上げ、FTAを利用する上での留意点を整理する。

■ FTAごとに異なる原産地規則関連ルール

FTAを利用して関税の減免などのメリットを受けるためには原産地規則を満たす必要がある。原産地規則はFTAごとに異なるため、どのFTAを使うかによって個別に規則を確認する必要がある。

図表II-16は、アジア地域の主要FTAであるASEAN(ATIGA: ASEAN物品貿易協定) および五つのASEAN+1のFTAで規定されている原産地規則を整理したものだ。ATIGA、ASEAN・日本FTA、ASEAN・韓国FTA、ASEAN・オーストラリア・ニュージーランドFTA(AANZFTA)では「選択型」が多くの品目で採用されている。選択型とは一般的には関税番号変更基準もしくは付加価値基準のいずれかをFTA利用者が選択できる制度である。選択型は企業にとって使いやすい基準の選択を可能とする。しかし、ASEAN・中国FTAでは企業が利用できるのは付加価値基準のみとなっている。さらに、ASEAN・インドFTAでは関税番号変更基準と付加価値基準の両方の順守を求める「併用型」が採用されている。選択型であれば原産地規則を満たすことができるはずの企業が、ASEAN・中国やASEAN・インドFTAの定める基準を満たせずに関税の減免のメリットを受けることができないといった事例が発生し得る。

加えて、ASEAN・インドFTAでは関税番号変更基準の「デミニマス(僅少)」ルールが採用されていない点も問題として挙げられる。デミニマスとは、一定の割合(一

般には最終財のFOB価格の10%)までは最終財の関税番号と同一の非原産材料の使用が認められる規定である。多くのFTAで採用されているこのデミニマスがなければ、たとえわずかでも同一関税番号に類する非原産材料が含まれている限り原産資格が認められないことになる。

また、前述の通り、原産地証明書へのFOB価格の記載についても、ASEANに加えて、ASEAN・日本FTA、ASEAN・韓国FTAで付加価値基準以外の場合であれば記載する必要がなく、AANZFTAでもFOB価格を非記載とすることで合意している。これらのFTAでも付加価値基準を利用する場合やASEAN・中国FTA、ASEAN・インドFTAを利用する場合にはFOB価格の記載が引き続き求められる点も留意が必要な点だ。

原産地証明手続きについても違いがある。原産地証明手続きには、大きく第三者証明制度(第三者機関が物品の原産性を判定し、原産地証明書(CO)を発給する制度)、自己証明制度(全ての輸出者もしくは輸入者が自ら物品の原産性を証明する制度)、両者を組み合わせたハイブリッド型の3種類がある。アジアの主要FTAでは、第三者証明制度が広く採用されているが、前述の通り、ASEANでは2016年以降、自己証明制度が採用される見通しである。自己証明制度では、第三者証明制度において輸入国に物品が到着するまでに原産地証明書が間に合わないことが発生し得るリスクが制度的になくなるメリットがある一方で、輸出者自らのコンプライアンス体制の整備が一層求められることとなる点に留意が必要だ。

■ FTAの運用上の留意点も

上記のような制度上の問題のほか、アジア各国当局によるFTAの運用上の問題も見られる。ジェットロに寄せられた相談を中心に、いくつかの事例を紹介する。

一つ目は、輸出国と輸入国のHSコードの解釈の相違に起因する問題である。輸出国が指定するHSコードと輸入国が解釈するHSコードが異なり、輸入時にFTAの適用を拒否されるといったケースが発生している。この事態を避けるために、新規に輸出する段階で各国の事前教示制度を活用し、事前に文書でHSコードを確認しておくことが対策の一つだ。ただし、アジアの新興国や途上国では事前教示制度が実質的に機能していない場合が多い。

二つ目に、タイでは第三国インボイスとバックトゥバック原産地証明書の併用を認めない事例が見られる。第三国インボイスとは、物品は輸出国から輸入国に直送される一方、商流については第三国を経由する取引を意味

図表II-16 アジア地域の主要FTAの原産地規則関連ルール比較

	主な原産地規則	デミニミス	原産地証明書へのFOB価格記載	原産地証明手続き
AFTA	選択型(RVC40%以上もしくは関税番号変更基準)	適用	撤廃(但し、RVC利用時は記載、カンボジア、ミャンマーは2年間猶予)	第三者証明制度(今後、自己証明制度導入予定)
ASEAN・日本				
ASEAN・韓国				
ASEAN・中国	付加価値基準40%以上		記載	
ASEAN・豪州・NZ	選択型(RVC40%以上もしくは関税番号変更基準)		撤廃することで基本合意	第三者証明制度
ASEAN・インド	併用型(RVC35%以上と関税番号変更基準の双方)	非適用	記載	

[注] RVCとは付加価値基準。 [資料] 各国政府資料・協定書から作成

する。アジア地域では一般に日本本社やシンガポール、香港の地域統括会社などを経由する取引が多い。バックトゥバック原産地証明書とは、第三国（輸出国および輸入国と同じFTAに加盟している国）に在庫された物品を分割して再輸出する場合に発行される原産地証明書を指す。第三国で在庫を分割する場合、輸出国が発行した原産地証明書は無効となるが、第三国からバックトゥバック原産地証明書を得ることで、最終的な仕向け地で関税の減免を受けることが可能となる。タイでは第三国インボイスとバックトゥバック原産地証明書を個別に利用することは認められているものの、両者の併用を認めないとの解釈がなされている。このため、併用する場合に、FTAが適用されない事例が発生している。

なお、タイでは第三国インボイスについて、第三国が複数に渡る場合、FTAの特恵を適用しないとの解釈を2012年に示したことがある。例えば物品をインドネシアからタイに輸出する一方、商流はシンガポールに加えて日本など複数国に及ぶ場合がこれにあたる。第三国インボイスを一般名詞と捉えず、数詞として解釈し、第三国を1カ国に限定していることが原因となっている。その後、ASEAN加盟国間での協議の結果、タイ政府は第三国インボイスが複数国間に渡る場合でもATIGAを適用するとの通達を発出している。

また、税関担当官の協定書の誤認に基づく問題も発生している。一部のASEAN諸国は、ASEAN・日本FTAとASEAN・中国FTAの原産地証明書をそれぞれ日本・中国向け輸出にしか発給せず、他のASEAN向け輸出には発給しないと解釈した事例がある。さらに、多くのFTAに含まれている累積規定（一方のFTA締約国の原産品である原材料を他方のFTA締約国において完成品の製造過程で使用する場合、この原材料を原産材料とみなす規定）を、付加価値基準には適用するが、関税番号変更基準には適用しないと解釈した事例も発生している。ASEAN諸国間の貿易ではATIGAの枠で域内関税がほぼ無税化されているため、企業は同FTAを利用することが多い。しかしASEAN間貿易でもASEAN・日本FTAやASEAN・中国FTAを利用する場合もある。例えば、フィリピンからタイに輸出、タイで最終加工、最終的にASEAN・日本FTAを利用して日本へ輸出されるケースがそれだ。フィリピンで製造された材料を累積する場合、フィリピンが発行するASEAN・日本FTAの原産地証明書をタイ政府に提出することが求められる。こうしたケースでは、担当官に制度を説明し、最終的にはFTAの利用が認められている。こうした指摘に直面した場合には、協定書など根拠資料を用いて説明することが重要となる。

■アジア以外では運用を問題視する声は限定的

アジア以外の地域では、FTAの制度や運用上の問題点を指摘する声はさほど聞こえてこない。設立して20年が経過したNAFTAをはじめ、米国が結ぶFTAでは米国税関・国境取締局（CBP）のCROSSと呼ばれるデータベースで同局の過去の関税分類や原産地規則に関する判断を閲覧することが可能となっている。こうした環境が米国のFTAを利用しやすいものになっている。EUでも米国と同様に大きな問題は見当たらないようだ。輸出額など一定の基準を満たす貿易関連事業者に対して通関手続きの優遇措置を与える認定事業者（AEO）制度の効果が大きいとの在EU日系企業の指摘がある。

中南米地域のFTAを利用する日系企業の場合、輸出企業が原産地証明書を取得する際に時間がかかると指摘する以外はそれほど深刻な問題に直面していないようだ。ジェトロ中南米進出日系企業の経営実態調査(2014年度)によると、FTAを利用する輸出企業115社のうち、「特に問題ない」と回答した企業の割合が52.2%にのぼる一方、「原産地証明書手続きに時間を要する」と回答した企業は21.7%であった。輸入面（178社）で「特に問題ない」と回答した企業68%と比べ、「税関での厳格な特恵関税認定検査」と回答した企業はわずか5.6%であった。

運用面ではあまり問題は見られない中南米地域だが、南米南部共同市場（メルコスール）では制度が頻繁に変更されるといった問題がある。メキシコとの間で結ばれている自動車協定（ACE55号）の二度目の改定が2015年3月になされた。2012年3月の一次改訂で設定された完成車に対する輸出枠のルールが2019年3月まで延長されると同時に、新たに自動車部品の輸入に対して原産地規則の厳格化がなされた。メキシコ産自動車の高い輸出競争力を懸念するブラジルやアルゼンチンの自動車業界の要望に政府が応えた形だが、原産地規則の付加価値基準は、従来のFOBに占める非原産材料価額の割合50%以下から、原産材料価額の割合35%以上へと変更された。後者は、労働コストや光熱費、利益などを域内付加価値に含めなくなることを意味する。加えて、メキシコ・ブラジル間では関税番号変更基準が廃止された。ACE55号を利用してメルコスールに輸出しているメキシコの日系自動車メーカーの中には部品調達先の切り替えなどを余儀なくされる企業が出てくると予想する声が聞かれる。こうした協定の頻繁な変更はメルコスール諸国によく見られるが、企業の安定的なビジネスの継続を損なうことがある。

(6) 高度な貿易ルールの拡大が課題に

日米EUは、メガFTAの交渉を通じて、WTOや既存

のFTAにはない、新しい貿易ルールの構築を目指している。TPPは物品貿易に加えて、サービス・投資、知的財産、労働・環境、政府調達など広範囲にわたり規定する。国営企業の運営に一定の規律化を求める「国家所有企業」などFTAでは新しい分野もある。日EU・FTAやTTIPでは、基準認証や規制協力の議論を進めている。規制は国民の安全性や製品の品質維持、環境保護・省エネなどが導入の背景にある。国内規制を変更することは、その国の経済・社会に影響を及ぼすリスクを排除できず、交渉国間のコンセンサスの形成は容易ではないと考えられる。半面、規制の共通化は、FTA参加国間でビジネスを展開する企業のコスト削減に大きく貢献することになる。経済規模や貿易量が大きいこれら三極が創り出す新しいルールを国際標準化していくことも可能だ。

ルールの国際標準化は欧州が得意とするところだ。過去のGATTやWTO設立では中心的な役割を果たした。現在のドーハラウンドでもさらなる自由化や新たなルールの設定を目指している。製品規格の標準化でも欧州の役割は大きい。EUは、加盟28カ国で形成した欧州規格(EN)をベースとして、国際標準化機構(ISO)・国際電気標準会議(IEC)などを通じて多くの製品規格の国際標準化に成功している。これとは対照的に、米国はデファクト標準に強みを持つ。デファクト標準とは、例えばアップルやインテルといった大企業の製品規格が、世界の市場で支配的になる場合を指す。同国は近年にはISOやIECなどを通じた標準化にも力を入れている。日本政府も自国製品の国際標準化に力を入れる。2014年7月には審査の迅速化を目指してトップスタンダード制度を導入、日本板硝子の真空ガラスが同制度を利用してISOに提出された規格の第1号となった。また、官民一体となってスマートグリッドの国際標準化戦略を策定、さらには省エネ製品の性能評価方法などの標準化をアジア諸国へと広げべく努力をしている。TTIPや日EU・FTA交渉での基準や規制協力は難しい議論であるが、日本が力を入れる国際標準化戦略への追い風ともなりえる。

TPPも高度かつ包括的な自由化やルールをアジア太平洋地域に広げる重要な役割を担う。TPPはアジア太平洋地域12カ国による大型のFTAだが、中国をはじめインドネシア、タイ、インドなど日本企業にとって重要な東アジアの主要国が参加していない。将来的なアジア太平洋自由貿易圏(FTAAP)の創設を視野に入れつつ、日本企業の国際ビジネス展開に資するべく、参加国を増やしていくことがTPP実現後の課題となろう。

2. サービス貿易拡大と重要性 増すサービス自由化交渉

(1) 世界のサービス貿易の動向と日本のサービス業の海外展開

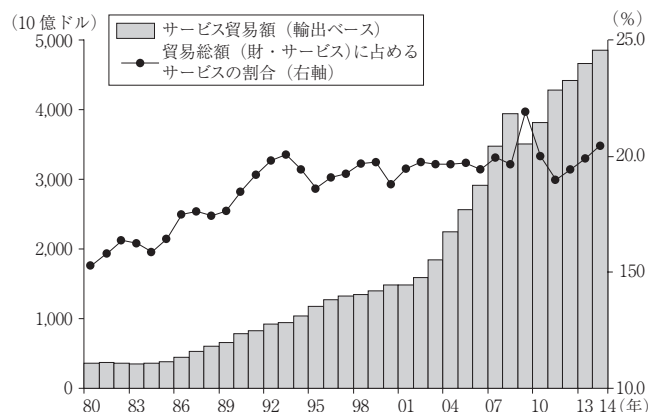
■世界のサービス貿易の動向

2014年の世界のサービス貿易額は前年比4.2%増の4兆8,616億ドルで、商品貿易を上回る伸びで増加した(図表II-17)。サービス貿易額は2000年以降拡大基調を強めており、今回4年連続で過去最高を更新した。サービス貿易が貿易総額(財とサービスの合計)に占める比率も、2011年を底に上昇を続けている。

サービス貿易は従来、「輸送」「旅行」「その他サービス」に分類されていたが、2014年以降国際収支の基準改定により、委託加工と維持修理から成る「財関連サービス」も新たに追加された。ただ、同項目の構成比は3.2%と小さい。2014年は「その他サービス」(構成比51.9%)がサービス貿易の伸びの6割以上に寄与した。この項目は、「建設」「保険・年金」「知的財産権等使用」「その他業務サービス」などにさらに細分化されるが、各項目別の世界計が2015年7月現在未発表のため、どの項目が具体的に増加に影響したのか、特定は難しい。ただ、2013年までの旧基準では、「その他業務サービス」(研究開発、専門・経営コンサルティング、技術・貿易関連サービスなど)が例年「その他サービス」の約半数を占めており、2014年もこの項目が全体を左右した可能性が高い。

「その他サービス」の次に寄与率が大きかったのが「旅行」で、2014年には前年比3.9%増の1兆2,343億ドルへ拡大した。国連世界観光機関(UNWTO)によると、2014年の世界の旅行者数は、前年比4.7%増の11億3,800万人となり、5年連続で増加した。UNWTOは、2015年の旅

図表II-17 世界のサービス貿易額



[注] 2005年以降のサービス貿易額はBPM6基準。

[資料] WTOデータから作成

行者数も、世界的な景気回復を背景に前年比3~4%程度で増え続けると見通している。

2014年のサービス貿易を国・地域別にみると、前年比で大幅に落ち込んだCIS（8.3%減）を除く全ての主要地域で、伸び率3~6%程度の緩やかなペースで拡大した。例年欧州の構成比が大きく、世界のサービス貿易全体を左右する傾向にある。後に述べるように、サービス自由化交渉で途上国の理解を得にくい要因の一つとして、サービス輸出国が先進国に偏っている事情もあると考えられる。ただアジア途上国もサービス貿易拡大への寄与を強めており、2014年には中国（7.6%増の2,222億ドル）やインド（4.0%増の1,541億ドル）のサービス輸出が前年を上回る伸びで拡大した。一方足元では、2014年に年間で堅調だったアジアも含めて、同年第3四半期以降輸出の伸びが停滞している国が多い。2015年は大幅なサービス貿易の増加は期待しづらい状況にある。

■商品貿易におけるサービス業の重要性

図表Ⅱ-17で示したとおり、世界の財・サービス貿易総額に占めるサービスの割合は、1980年代と比べて拡大したが、それでも2014年は20.4%にとどまる。他方、付加価値貿易の概念でみると、また違った姿が見えてくる。APECの論文“Services, Manufacturing and Productivity”（2015年1月）によると、商品貿易のうちサービスが間接的に関わる部分も勘案すると、世界の財・サービス輸出総額（2010年時点）に占めるサービスの割合は、国内で生み出されるものも含めて45%に上ると推計される。商品が生産される過程では、設計や研究開発、輸送など、部材以外にもさまざまなサービス産業が付加価値を提供しているためである。

コラムⅠ-1で紹介したTiVAデータベースでは、

図表Ⅱ-18 日本の商品輸出における付加価値の内訳（2011年）
（単位：%）

業種	付加価値の生産国					
	合計	日本	米国	EU28	中国	ASEAN
合計	100.0	81.97	1.89	2.36	2.75	2.12
農林水産業	0.7	0.40	0.03	0.02	0.13	0.08
鉱業	5.9	0.47	0.08	0.04	0.18	0.78
製造業	57.9	52.62	0.76	0.91	1.35	0.62
電気・ガス・水道	2.3	1.95	0.02	0.05	0.07	0.03
サービス業	33.2	26.52	0.99	1.35	1.02	0.62
建設	0.7	0.55	0.01	0.03	0.00	0.01
流通サービス	15.6	12.85	0.30	0.42	0.54	0.34
卸売・小売・修繕	14.5	11.77	0.29	0.41	0.51	0.33
物流サービス	4.8	3.64	0.16	0.22	0.17	0.11
輸送・倉庫	3.8	2.89	0.14	0.18	0.14	0.08
金融仲介	2.2	1.55	0.11	0.13	0.12	0.07
ビジネスサービス	8.7	7.15	0.36	0.46	0.16	0.07
R&Dその他ビジネスサービス	5.7	4.63	0.27	0.29	0.10	0.03
社会サービス	1.1	0.78	0.05	0.09	0.04	0.02

〔資料〕“OECD-WTO Trade in Value Added”（TiVA）2015年6月版から作成

サービスも含めた各業種が、各国の輸出にどの程度の価値を付加しているのかを把握できる。例えば、日本の商品輸出のうち、サービスが生み出した付加価値は33.2%に及ぶ（図表Ⅱ-18）。ほとんどは日本国内で調達されるが、海外のサービス業もその一部を担っている。項目別では、卸売・小売・修繕など流通サービス、輸送・倉庫など物流サービス、そしてR&Dを含むビジネスサービスの割合が特に大きい。このように、貿易で取引される商品の中には、有形の部材のみならず、無形のサービスの価値が多く含まれていることが分かる。

製造業の海外展開が進み、汎用化する製品もある中で、製品差別化と高付加価値化のためにサービスの充実注力する企業が増加した。実際に、日本が高い輸出競争力を持つ鉱山・建設機械や工作機械などは、技術力に加えて、アフターサービスに代表される無形の付加価値も提供している。サービス部門の充実化は、製造業企業にとっても、顧客との関係強化やブランド力向上といった効果をもたらすと考えられる。

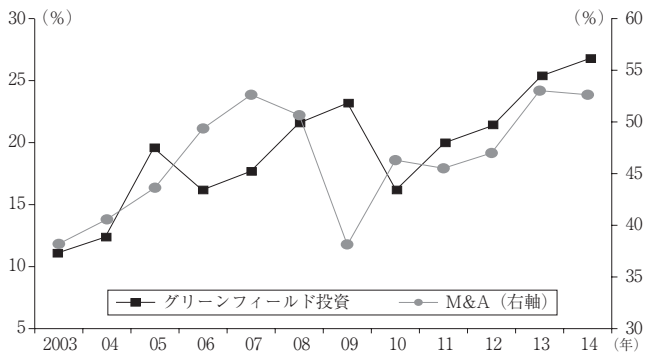
■APECは「製造業関連サービス」の特定へ

これまで見たように、国境をまたいで取引される製造業の商品には、実は国内外のサービスによる付加価値が相当程度含まれる。その点で、サービス関連の規制が緩和されれば、サービス業それ自体だけではなく、製造業のオペレーションにも好影響を与えられられる。

そうした問題意識の下で、APECは、製造業の競争力強化につながるサービス、いわゆる「製造業関連サービス」の重要性とその優先的な自由化に意欲を示してきた。2014年5月のAPEC貿易相会合で「製造業関連サービス」の用語が初めて登場し、同サービスを次世代の貿易投資課題として位置付けることを加盟国間で確認した。その後同年11月の首脳宣言では、製造業関連サービス特定のためのケーススタディー実施と、2015年中の行動計画策定を目標として明示した。これを受け現在APEC事務局は、何を製造業関連サービスとして定義するかの特定制業を進めている。業種の特定制後、加盟国間で優先的にその分野の自由化に取り組んでいくことになる。製造業関連サービスの規制緩和を、製造業のコスト削減とそれによる競争力強化につなげたい考えだ。2015年5月のAPEC貿易相会合では、事務局によるこれまでのケーススタディーの蓄積と作業計画の進展に一定の評価が示された。

中でもAPECは、作業の中間報告でもある先述の論文で、製造業の輸出にはサービス、中でもビジネスサービス（R&D、専門サービス等）と、卸売・小売業など流通サービスが特に重要な役割を担うことを、付加価値貿易の分析に基づき明示した。例えば流通サービスは、部品

図表II-19 日本の対外投資件数に占めるサービスのシェア



[注] サービス業の定義は、M&Aについてはトムソン・ロイターに従う。
グリーンフィールド投資はFTの業種区分のうち、金融、ソフトウェア・IT、輸送、通信、ビジネスサービス、不動産、倉庫、ホテル・観光、娯楽の合計値。

[資料] トムソン・ロイターおよびiDi Markets (FT) から作成

を調達したり、製品を需要者の元へ届けたりする際のインフラとして極めて重要である。その上でAPECは、同分野において加盟国や主要新興国では比較的厳しい規制が存在することを指摘した。

さらに、APECが約40カ国の商品輸出とサービス外資規制との関係性を分析した結果、規制が緩やかな国ほど商品輸出の規模が大きいことが分かった。今後は、より多くのケーススタディー収集やデータの整備とともに、政策立案者による規制緩和への努力が必要であることが示唆された。

■日本のサービス業の海外展開

APECで関心が集まるサービスだが、日本企業の貿易投資動向はどうか。国際収支ベースでみると、日本のサービス収支は、恒常的な赤字が続いている。また、財・サービス輸出全体に占めるサービスの割合は2割に満たず、この数値が3割を占める欧米と比べてサービスの存在感は小さいかに思える。一方付加価値ベース(2011年)では、この割合は49.8%と約半分をも占める。

WTOの分類によるサービスの第3モード(商業拠点)に当たる投資の動向をみると、日本企業の海外展開が進みつつあることが分かる。2014年末時点の対外直接投資残高は、製造業がサービス業の1.1倍と、ほぼ同額であった。うち卸売・小売業のサービス業に対するシェアが32.0%と、金融・保険業(同44.9%)に次いで多い。日本の対外サービス直接投資フローも、国際収

支統計改定前の2013年には、金額(758億ドル)と総額に占めるシェア(56.1%)ともに過去最高を記録した。実際に、サービス分野のM&Aは2009年を底に増加し、2011年以降は毎年200件以上実施されている。商業、金融・保険、ビジネスサービス関連の買収・出資案件が多い。グリーンフィールド投資も毎年200件程度行われており、M&Aとともに、投資案件全体に占めるシェアも拡大傾向にある(図表II-19)。

経済産業省の「海外事業活動基本調査」からも、サービス業の海外展開の加速がうかがえる。2013年度の日本のサービス業(非製造業全体)の海外現地法人数は、10年前と比べて98.3%増の1万3,382社に増加した。特に「サービス業」(生活関連、娯楽等)や「その他の非製造業」(宿泊、飲食、学習、医療等)については、売り上げの増加(それぞれ7.6倍と5.6倍)が企業数の伸び(それぞれ2.5倍と67.6%増)を上回っていることから、1社当たりの収益性が向上してきたと考えられる。また、「第3回サービス産業の海外展開実態調査(2014年10月-2015年1月)」(ジェットロ)によると、現在既に海外に進出している企業511社のうち59.5%と過半数が、各社が重視する市場において「事業展開期」のステージにあると回答した。このうち半数以上が、計画以上またはほぼ計画通りの成果を上げている。大企業の6割近くが2000年以前に海外進出したのに対し、中小企業の進出は5割以上が2000年に入ってからと、比較的最近の動きである。しかし中小企業の海外進出割合(42.6%)は、2012年の前回調査時と比べて約20ポイントも上昇した。このように、中小企業も含めて日本のサービス業の海外展開が進展している様子が、統計やアンケート結果からうかがえる。

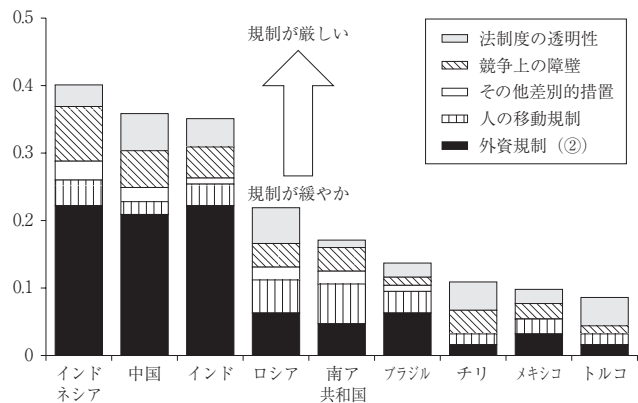
図表II-20 主要国のサービス貿易規制指数

	建設	通信	航空輸送	海上輸送	陸上輸送	鉄道輸送	流通	クーリエ	商業銀行	保険	会計	法務
米国	0.158	0.124	0.581	0.383	0.141	0.122	0.073	0.37	0.13	0.222	0.147	0.14
英国	0.081	0.095	0.353	0.127	0.13	0.073	0.065	0.154	0.083	0.142	0.174	0.163
ドイツ	0.056	0.093	0.346	0.135	0.116	0.158	0.05	0.088	0.102	0.118	0.208	0.225
日本	0.118	0.301	0.476	0.239	0.173	0.229	0.133	0.214	0.193	0.189	0.171	0.213
中国	0.294	0.529	0.591	0.387	0.377	0.415	0.359	0.868	0.492	0.496	0.415	0.524
韓国	0.136	0.196	0.523	0.288	0.106	0.149	0.058	0.338	0.137	0.075	0.254	0.37
インドネシア	0.313	0.607	0.647	0.443	0.366	0.403	0.4	0.444	0.551	0.523	0.432	0.716
インド	0.24	0.474	0.654	0.321	0.144	1	0.352	0.535	0.511	0.635	0.552	0.731
メキシコ	0.2	0.34	0.57	0.25	0.137	0.253	0.097	0.4	0.366	0.226	0.157	0.517
ブラジル	0.237	0.429	0.636	0.275	0.165	0.368	0.138	0.511	0.43	0.345	0.318	0.385
チリ	0.135	0.281	0.324	0.386	0.092	0.245	0.109	0.472	0.196	0.138	0.135	0.187
ロシア	0.311	0.429	0.673	0.404	0.236	0.35	0.218	0.349	0.377	0.455	0.335	0.305
トルコ	0.149	0.131	0.447	0.323	0.176	0.322	0.086	0.447	0.209	0.162	1	0.457
南アフリカ共和国	0.277	0.378	0.653	0.404	0.289	0.378	0.171	0.481	0.302	0.217	0.346	0.559

[注] 指数は2013年時点で導入済みの規制に基づく。指数は0から1の値をとり、1に近づくほど規制が厳しい。網掛けは0.4以上の部分。

[資料] “Service Trade Restrictiveness Index”(OECD) から作成

図表Ⅱ-21 流通サービスにおける主要国の規制指数



〔注〕①流通業の定義は、WTO分類における問屋、卸売業、小売業、フランチャイズに從う。②外資規制には、外資出資比率の制限の他にも、M&A審査の有無、経営陣の国籍要件、土地の所有制限なども含まれるため、たとえ外資100%出資が認められていても、規制として計上される場合がある。

〔資料〕“Service Trade Restrictiveness Index” (OECD) から作成

(2) 海外におけるサービス業の外資規制

■ サービス参入障壁の定量的把握

商機の多いサービス業であるが、自国産業の保護・育成の観点から、業種ごとに多彩な参入規制を課す国もある。特にアジア新興国では一般に、サービス業を外資に開放することに対して慎重である。

こうした外資規制は、関税と違って数値化することができないため、その国への参入障壁がどの程度なのかを定量的に把握することは極めて困難である。そこでOECDは、2013年時点で導入済みの各種規制に基づき、参入障壁の高さを指数で示したサービス貿易規制指数 (Service Trade Restrictiveness Index) を取りまとめた。これによると、業種別では航空輸送、クーリエ、法務など、国別ではインドネシアとインドなどで参入障壁が高いことを、ある程度定量的にとらえることができる (図表Ⅱ-20)。例えばOECD諸国のうち、輸送に対する参入規制が最も厳しい国と最も緩やかな国に対する参入の難易度の違いは、物品貿易における輸入関税5~17%分の差に相当すると推計される。その輸送 (航空を除く) については、特に鉄道輸送や海上輸送で規制指数が高い

国が散見されるほか、陸上輸送でも中国やインドネシアの規制が比較的厳しいことが表れている。OECDの指数データが存在しない、特にアジア新興国のいくつかでは、より厳格な規制を課す国もあると考えられる。

OECDは、サービス規制が厳しい国ほど、サービスの受け取りと支払いともに規模が小さくなることを実証している。規制の強さは、特に受け取り (輸出) に負の影響を与える。外資参入が制限されることで競争が阻害され、国内企業の競争力をも抑制することが背景にある。例えば、通信規制の強い国で電話線の本数やインターネット利用者数が少ない、金融が自由化されている国ほど保険加入率が高い等、規制の強弱とサービスの普及度には相関があるとOECDは述べている。

■ アジアで根強い流通・物流サービス規制

製造業にとって重要な要素を成す流通・物流サービスの付加価値比率は、日本の輸出では18.3%、世界の主要約60万国でも16.6%に上る。商品輸出に与えるインパクトが大きいことから、以下では特に、流通・物流業に焦点を当て、新興国の外資規制の現状を見ていきたい。

OECDによると、流通サービスの規制指数は0.02~0.4の値を取り、標本平均は0.13である。特に規制が厳しいのはインドネシア、中国、インドなどである (図表Ⅱ-21)。このデータは、後に図表Ⅱ-22で示す各国の詳細な規制内容ともある程度一致した値である。規制指数をさらに5種類に分類すると、外資規制が参入障壁の大部分を占める国が多い。外資出資比率の制限のほか、特定商品の専売可否やM&A審査の有無、エコノミックニーズテストの要否、経営陣の国籍要件、土地の所有制限などが主立った規制である。外資規制が主であることから分かるように、サービスのモード別では第3モード (商業拠点) に関する規制、時点としては参入後よりも参入前の規制の方が割合としては高いとOECDは分析している。

主要な新興国が課す、流通に対する外資規制を整理したのが図表Ⅱ-22である。ここでは主に参入比率に焦点を当てた。日本企業のメーンターゲットであるアジアに

図表Ⅱ-22 新興国における流通・物流サービスの外資規制

	卸売業	小売業	物流業		
			国内輸送	倉庫	通関サービス・その他
中国	○原則として外資100%出資やフランチャイズ経営が可能。		○道路貨物輸送は外資100%出資が可能。 ○鉄道貨物輸送は、合弁に限定。また、航空貨物輸送、水上輸送は外資比率49%以下に制限。	○航空貨物運輸倉庫保管業は合弁に限定されるが、国際海運及び道路貨物倉庫保管業は外資100%出資が可能。	○国際貨物運輸代理は、外資100%出資が可能。ただし、中国航空運輸協会に申請すべき資格が外資企業には取得できず、事実上合弁が前提。
タイ	○「1店舗当たり最低資本1億バート未満の卸売業」が外資規制の対象で、その他は100%出資が可能。ただし、外資出資比率50%未満 (=タイ企業と定義) の出資は可能。外国人事業委員会の承認により局長が許可した場合も出資可能。 ○一部業務については、タイ投資委員会 (BOI) の認可取得を条件に100%出資が可能。	○「最低資本1億バート未満、かつ1店舗当たり最低資本2000万バート未満の小売業」、「飲食物販売」が外資規制の対象で、その他は100%出資が可能。ただし、外資出資比率50%未満 (=タイ企業と定義) の出資は可能。外国人事業委員会の承認により局長が許可した場合も出資可能。	○「国内陸運・水運・空運」は規制の対象で、外資出資比率は50%未満に制限。例外として、外国人事業委員会の承認により局長が許可した場合は出資可能。 ○一部業務については、BOIの認可取得を条件に100%出資が可能。 ○道路運送業法では、外資出資比率49%以下、取締役の半数がタイ人、との条件。	○「倉庫業」は規制の対象で、外資出資比率は50%未満に制限。例外として、外国人事業委員会の承認により局長が許可した場合は出資可能。 ○資本金1000万バート、最新のコンピュータシステムの導入などの条件を満たすものは「ロジスティクスセンター」として、BOIの認可取得を条件に100%出資が可能。	○「通関サービス」、「利用運送業」は規制の対象で、外資出資比率は50%未満に制限。例外として、外国人事業委員会の承認により局長が許可した場合は出資可能。

	卸売業	小売業	物流業		
			国内輸送	倉庫	
マレーシア	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 ○完成車の輸入販売にはオープン輸入許可書（AP）の取得が求められるが、APは現在、新規発行されていない。 ○ハイパーマーケットとスーパーマーケットは最低30%のプミトラ資本が必要。 ○デパートと専門店は外資100%出資が可能だが、それぞれ2千万リンギと100万リンギの最低資本が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○売場面積3,000㎡未満の店舗、食料品店、薬局等は外資出資禁止。コンビニは、海外フランチャイザーとの直接資本関係がない場合のみ30%まで出資が可能。 ○営業床面積400㎡以上のミニマーケット、同1,200㎡以上のスーパーマーケット、同2,000㎡以上のデパートには外資100%出資が可能。その他は外資参入禁止。 ○玩具、化粧品、履物、電化製品、通販やインターネット、食料品の小売業への外資出資は禁止。 	<ul style="list-style-type: none"> ○貨物およびコンテナ輸送は外資出資比率49%に制限。最低資本金はそれぞれ25万リンギと50万リンギ。会社所有の物品の輸送には100%出資が可能だが、最低資本金25万リンギが必要。 ○国内船舶ライセンスは、マレーシア船舶の場合外資出資比率49%に制限。また、長期の認可には最低30%のプミトラ資本が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○私設保税倉庫に100%外資出資が可能。重要物品保管の場合、最低資本金は15万リンギ、その他の場合10万リンギ。 ○一般保税倉庫は最低30%のプミトラ資本が必要。重要物品とその他の場合とでそれぞれ、100万リンギと25万リンギの最低資本金が必要。 ○保税でない倉庫は、外資100%出資が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ○船会社代理店は外資100%出資が可能。 ○通関業は外資出資比率が49%以下に制限。カテゴリに応じて最低資本金異なる。 ○国際総合物流は外資100%出資が可能。 ○総合物流サービスは、外資出資比率が40%以下に制限。
インドネシア	<ul style="list-style-type: none"> ○ディストリビュータ業、倉庫業、冷蔵保管業は、外資出資比率33%以下に限定される。2014年4月までは100%出資が可能であった。 ○玩具、化粧品、履物、電化製品、通販やインターネット、食料品の小売業への外資出資は禁止。 	<ul style="list-style-type: none"> ○営業床面積400㎡以上のミニマーケット、同1,200㎡以上のスーパーマーケット、同2,000㎡以上のデパートには外資100%出資が可能。その他は外資参入禁止。 ○玩具、化粧品、履物、電化製品、通販やインターネット、食料品の小売業への外資出資は禁止。 	<ul style="list-style-type: none"> ○一般貨物輸送、国内海運業、フレートフォワード業等の分野では、外資出資比率を49%に制限。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資出資比率は33%以下に制限。ただし、特定地域の冷蔵保管倉庫業は外資出資は67%まで可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ○調査サービス（例えば積載貨物調査、陸海空輸送設備と装備調査、リース対象物件調査または在庫・倉庫監督、破壊・非破壊検査、数量検査、品質検査など）は、外資参入禁止。
フィリピン	<ul style="list-style-type: none"> ○輸出入業は外資100%出資が可能。国内卸売業は原則として外資出資40%以下に制限されるが、払込資本金20万ドル以上の場合外資100%出資可能。 ○ただし、親会社の純資産が①は2億ドル以上、②は5,000万ドル以上、世界で5件以上の店舗またはフランチャイズ展開、うち1店は資本金2,500万ドル以上であることが求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○①最低資本金が250万ドル以上、かつ1店舗当たりの投資が83万ドル以上の場合外資100%出資が可能、②高級品を取り扱う業態では最低資本金は25万ドルでよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○最低資本金20万ドル以上の場合、外資100%出資が可能とされるが、最近法律家の間では40%以下に制限されると解釈される傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○フィリピン経済区（PEZA）認定企業は外資100%出資が可能。非PEZAについては、明確な外資規制はないが、公益事業の管理、運営とみなされるものについては40%以下に制限される。 	<ul style="list-style-type: none"> ○通関業は外資参入禁止。 ○港湾荷役業は、公益事業の管理、運営とみなされるものについては外資出資比率が40%以下に制限される。
ベトナム	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、たばこ、本、新聞、雑誌、ビデオ録画物、貴金属、医薬品、砂糖など一部の品目は外資系企業の取り扱いが認められていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 ○2店舗目以降はエコノミック・ニュース・テスト（ENT）による許可制。ただし500㎡未満の場合はENTが不要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○陸上貨物輸送（外資出資51%以下）、海上貨物輸送（外資出資49%以下）など、個別分野毎に詳細に外資出資規制が定められている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ○通関サービスは外資99%以下で合弁会社設立が可能。 ○コンテナ荷役サービスは、外資50%以下で合弁会社設立が可能。
カンボジア	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 		<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、公共交通事業業よりライセンスを取得することが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、外資企業による土地取得は不可。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、他社の通関を行う場合、ライセンスを受けた通関士を雇用する通関業者の許可が必要。
ラオス	<ul style="list-style-type: none"> ○登録資本金が200億キープ以上であれば外資100%、100億キープ以上200億キープ未満であれば外資70%まで、40億キープ以上100億キープ未満であれば外資50%まで参入可能。 		<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、登録資本金30億キープ以上と20台以上のトラック保有が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資出資比率は49%以下に制限。また、10億キープ以上の登録資本金が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資出資比率は50%以下に制限。また、30億キープ以上の登録資本金が必要。
ミャンマー	<ul style="list-style-type: none"> ○卸売業の外資規制は商業省見解に従うが、これまでのところ、商業分野への外資参入は認められていない。 ○2014年8月の通達で小売はネガティブリストから削除されたが、運用は不透明。 	<ul style="list-style-type: none"> ○投資額300万ドル以上の小売（輸送機器以外）は外資出資が可能。一方、小規模小売業や既存国内企業から近接した場所への参入は不可。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ミャンマー投資委員会による施行細則で、国内空輸、国際空輸、船舶および荷船による貨物輸送業務、内陸コンテナデポの建設を通じた国内港湾業務および倉庫は外資出資80%まで出資が可能。ただし個別に運輸等との事前協議が必要。一部の物流業では100%出資が認められたケースもある。 		
インド	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 ○複数ブランド：一定要件の充足を要件に51%まで出資可能。要件とは、最低投資額1億ドル、調達規制の適用、人口100万人以上の都市での操業、など。 	<ul style="list-style-type: none"> ○単一ブランド：個別認可と一定要件の充足を要件に、外資100%出資が可能。ただし51%超の出資には調達規制が適用。 	<ul style="list-style-type: none"> ○海上輸送と道路輸送は100%出資が可能。 ○航空輸送は、定期便は外資出資比率49%以下、不定期便またはチャーター便は74%以下に制限。 ○鉄道輸送は参入禁止。ただし、高速鉄道、貨物専用線、官民プロジェクトなど一部のケースで100%出資が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ○100%出資が可能。 	
バングラデシュ	<ul style="list-style-type: none"> ○外資参入を禁止する明文規定はないが、個別審査を行う投資庁との事前協議が必要。製造工程を持たない場合は、投資庁への登録が困難になるケースもある。 		<ul style="list-style-type: none"> ○外資出資は49%まで可能であったが、2012年4月に商務省がサービス業8業種（貨物運送業者、輸入代理店、配達サービス、海運会社、航空・鉄道販売総代理店など）の外資及び合弁の一切の登記を差し止める通達を出した。物流業もこれに該当し、新規認可が停止されている。 		
スリランカ	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし製品によっては、規制や資格取得の対象となる可能性がある。なお支店の場合、20万ドルの最低資本金が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、最低資本金100万ドルが必要（支店の場合、20万ドル）。国内生産を行う企業には、一定の小売を認める例外措置も。 	<ul style="list-style-type: none"> ○貨物運送業、海運代理業への外資出資比率は40%以下に制限。40%超の出資は投資庁（BOI）からの個別認可取得が必要。 ○航空運送業、沿岸海運業についてはBOI及び所管官庁の認可取得が必要。 ○外資による支店形態での貨物輸送業、海運代理店業は禁止。 		
パキスタン	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 				
ブラジル	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、駐在会社役員の水住ビザ発給には、一定金額の投資が必要。 		<ul style="list-style-type: none"> ○航空および陸上貨物輸送では、外資の議決権比率は20%未満。 ○沿海輸送は外資出資比率は50%未満に制限、かつ経営陣の過半数はブラジル人とする。また、ブラジル船籍船の保有が必須で、運航会社は水路運輸庁の認可を得たブラジル企業とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、駐在会社役員の水住ビザ発給には、一定金額の投資が必要。 	
ペルー	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 		<ul style="list-style-type: none"> ○商業航空輸送の外資出資比率は49%以下に制限。ただし、認可6カ月後から70%までの出資が可能。また、経営陣の過半数がペルー人または永住権保有の外国人とする。 ○船舶輸送業の外資出資比率は49%以下に制限。ペルー船籍船保有が必須。経営陣の過半数、船長、および8割以上の船員がペルー人である必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 	
メキシコ	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、規制業種以外でも外資出資比率が49%を超え、一定金額を上回る場合は、外資委員会の承認が必要。 		<ul style="list-style-type: none"> ○貨物国内陸上輸送（宅配便除く）は、メキシコ人または会社定款に「外国人排除事項」を定めるメキシコの法人に留保される。つまり、議決権を伴う外資出資は禁止。 ○国内航空輸送、エアタクシー輸送、特別航空輸送は、外資出資比率25%以下に制限。 ○港湾サービス、遠洋運輸の船舶操業に従事する海運会社、公共鉄道サービスの提供は、外資出資比率が49%を超える場合、外資委員会の承認が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、規制業種以外でも外資出資比率が49%を超え、一定金額を上回る場合は、外資委員会の承認が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○通関サービス業への外資参入は、自社貨物の取り扱いを除き禁止。また、通関士はメキシコ人である必要がある。 ○港湾総合管理業、海運法に基づく国内航路の水先案内港湾サービス、観光クルーズを除く国内海運会社、船舶・飛行機・鉄道機器の燃料・潤滑油供給は、外資出資比率25%以下に制限。
チリ	<ul style="list-style-type: none"> ○一定の最低投資額を満たすことを条件に、外資100%出資が可能。 		<ul style="list-style-type: none"> ○一定の最低投資額を満たすことを条件に、外資100%出資が可能。ただし、チリ船籍の輸送船については、外資出資比率は50%未満かつ、経営陣の過半数はチリ人とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○一定の最低投資額を満たすことを条件に、外資100%出資が可能。 	
ロシア	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 		<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 ○ただし国内海運は、原則としてロシア船籍船でのみ可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 	
ハンガリー	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 				
ポーランド	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 			<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。
ルーマニア	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、有限会社を除き単独株主での出資はできない。 			<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。
サウジアラビア	<ul style="list-style-type: none"> ○外資出資比率は75%以下に制限。 ○2,000万リヤルの最低資本金が必要。 		<ul style="list-style-type: none"> ○陸上輸送（列車による市内旅客輸送を除く）は参入不可。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 	
トルコ	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 		<ul style="list-style-type: none"> ○国内海運、港湾業務の外資出資比率は49%以下に制限。内航船サービスへの外資参入は不可。 ○鉄道輸送は、トルコ国有鉄道協会のみが基盤事業を運営できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 ○内外問わず、物流業者と通関業者は独立していなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。
エジプト	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。ただし、輸入販売代理店への外資参入は不可。 		<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 		
南アフリカ共和国	<ul style="list-style-type: none"> ○外資100%出資が可能。 				

[注] IMFの定義に基づく新興・途上国の中から主要国を掲載。規制は2015年6月末時点。
 [資料] ジェトロ海外事務所の報告から作成

においては、特に複雑な規制が存在することがうかがえる。まず卸売業は小売業に比べると規制が緩やかであり、例えば中国、マレーシア、ベトナム、カンボジア、インド、パキスタンなどで外資100%出資が認められる。他方、アジア主要国の中で、小売業に対する外資規制がないのは中国、カンボジア、パキスタンのみであり、その他では100%出資を許容しても何らかの条件を課すか、外資出資比率が低く抑えられている^(注3)。例えばインドネシアでは、詳細な店舗面積を明示し外資参入の可否を規定する。インドでも小売業の外資参入要件が非常に厳しい。実際、小売業での展開を見据えて卸売形態で進出していた仏カルフルが、2014年にインドからの撤退を発表した。アジアでは、国内の零細小売業者を保護する目的で、このように特に小型の店舗に対しては外資参入を厳格に規制していると考えられる。また物流業に対しても、アジア各国で出資比率が50%未満に制限されている。ただアジアでは、このように規制が厳格であるために、各種インセンティブ制度や例外規定、FTAや投資協定といった特別法で定めた自由化約束を用いて、実際の規定よりも緩和された要件で進出を果たすケースもする。

なお、保守・修理やメンテナンス関連サービスも、製造業企業にとっては重要で、後述するように日本もFTAを通じて相手国に自由化を求めてきた分野である。特筆すべき規制として、タイでは保守・修理サービスが外国人事業法に定められる外資規制業種であり、外国人事業委員会の承認により局長が許可する場合を除き、外資出資比率が50%未満に制限されている。またフィリピンでは、払込資本金が20万ドル未満の場合は、原則として保守・修理やメンテナンス関連サービスに対する外資出資比率は40%までに制限される。

アジア以外の地域はどうか。中南米や東欧、中東アフリカ地域の流通業（卸売・小売業）については、一部で最低資本金や、大規模投資の場合の承認申請が必要なものの、基本的には外資に対し100%出資が認められている国が多い。例えばトルコでは、流通業への規制がほぼ存在しない。これは、外貨獲得が同国の最優先課題であったことや、財閥が外資受け入れによる新技術やノウハウ獲得に意欲的であったためと分析される。その他の国においても国内産業の保護は必ずしも主な関心事ではなく、図表Ⅲ-10に示すように、特に中南米やアフリカでは外資系小売業の参入が盛んである。しかし輸送では、例え

ば海上輸送においても船籍要件や経営陣の国籍要件、出資比率制限が課されるなど、相応の規制も散見される。ただ、安全保障上の理由もあることから、海上輸送分野に対する規制が厳格なのは先進国も含め世界共通である。

(3) サービス貿易におけるルール形成の動き

■ FTAによるサービス分野の自由化が進展

サービスの貿易に関する一般協定(GATS)はWTO協定の一部として発効した、サービスに関する唯一の多国間国際ルールである。各国とも、自由化するサービス分野を列挙したポジティブリスト方式の約束表に基づき、市場アクセスと内国民待遇をどこまで許容するかを分野別に規定する。先進国・途上国を問わず、クーリエ、健康関連サービス、航空宇宙運送といった、安全保障や国民の生命に関わるような分野では自由化を約束しないケースが多い。GATSでのこうした約束状況が、図表Ⅱ-20で見た、航空輸送やクーリエにおける規制指数の大きさにも反映されている。WTOのサービス自由化交渉においては、先進国と途上国との間で意見の集約ができず、物品分野と並びドーハラウンド停滞の一因となっている。先進国、途上国とも一枚岩ではないが、一般的には、先進国側が第3モード(商業拠点)を中心にサービス自由化に積極的であるのに対して、アジアを中心とする途上国は自由化に懐疑的な立場に立っている。

WTOでの自由化交渉停滞のため、2000年以降、FTAによりサービス自由化を達成する動きが増加してきた。日本ではどうしても関税撤廃に関心が集中しがちなFTAだが、実はサービス業の規制緩和を促す機能がある。FTAのサービス規定は、締約国間の規制を撤廃し、将来の規制導入に対する予見可能性を高めることを目的としている。中でも鍵となるのが、現行制度を上回る自由化、もしくはGATSを上回る自由化を規定する、いわゆる「GATSプラス」である。現行制度を上回る自由化やGATSプラスを相手に義務付けることにより、他国よりも有利な条件で相手国市場へ参入することが可能となる。サービス業への参入規制が比較的厳しい国でも、FTAを通じて自由化が進展してきた。実際にFTAの存在が後押しとなって進出、あるいはオペレーションを拡大した企業もある(図表Ⅱ-23)。

日本もすべての発効・署名済みのFTAに、サービス章を含んでいる。FTA相手国への日本からのサービス輸出は、ASEAN向けを中心に拡大傾向にある。FTA相手国への輸出が全体に占めるシェアは、2013年時点で24.4%となり過去最高を記録した。特にシンガポール向け輸出は、全FTA締結国のうち43.6%と最大を占める。日本も、FTAで多くのGATSプラスを規定してきた。厳しい

(注3) ラオスは2015年5月に卸売・小売に対する外資規制を大幅に緩和した。アジア経済研究所は、製造業への影響も加味したサービス業の開放は、ラオスのGDPを0.31%押し上げると推計する。この試算も踏まえジェットロは、同7月に行ったラオスへの産業政策提言の中にサービス自由化の推進も盛り込んだ。

金融規制が残るシンガポールにおいて、追加的なフルバンク免許の付与が実現した（図表II-23）ほか、タイの卸売・小売業やフィリピンのコンピューター関連サービス、インドの通信サービスなどで、日本企業に対するGATSプラスが規定されている。また日本は、特にASEAN諸国に対して、既に進出済みの製造業にとってのアフターサービスの必要性を重視し、保守・修理関連サービスで規制緩和を実現してきた。例えば、タイとのFTAでは、日タイ両国で生産される家電製品の保守・修理には、一定の条件の下60%の出資が可能となった。マレーシアでも、一部の国内製品の保守・修理に限り51%までの出資が可能である。また、インドネシアでも、一部の国内製機械の保守・修理につき、現状外資規制がないところ、この措置を10年間維持し、その後レビューを行うとしている。

ASEAN自身もサービス自由化に取り組んでいる。ASEAN諸国が交渉中のASEANサービス枠組み協定（AFAS）では、12分野128サブセクターのサービス分野において、域内投資家に対し70%までの出資を容認する方針である。AFASの第10パッケージは2015年中の完成を目標としているものの、交渉は難航している模様である。現在確認可能な第8パッケージの条文によると、大きな課題が二つ存在する。

一つ目は、自由化の範囲が不明確であることである。各国の現時点の約束表によると、自由化する分野を極度に限定するか、中には一切約束しない国もあるなど、AFASが最終的にどれほど自由化を果たせるかは不明である。また、規制緩和の程度は各国の裁量に委ねられ、運用実態として自由化のレベルにばらつきがあることも問題となっている。AFASでは、

自由化を約束したサブセクターのうち、ごく一部のみの開放をもって当該分野すべてを開放したと整理することが可能である。実際には開放されていない分野が多く残る事態が起こりえるということだ。

二つ目が、規制緩和の対象となる「ASEAN投資家」の定義である。既にASEAN域内に設立されている外資系企業がこの「ASEAN投資家」に含まれなければ、日本企業はAFASの恩恵を受けられない。投資家をどこまで広く認めるかもまだ曖昧な状況である。

交渉が難航しており、しかも重大な課題を抱えるAFASであるが、もし広範な自由化が実現し、かつ外国企業もそれを享受できれば、域内での日本企業の投資活動にも追い風となる。ASEANで広く課されているサービス分野への規制を緩和する可能性を含むもので、交渉の行方が注目される。

■交渉進む新サービス貿易協定（TiSA）

複数の有志国がサービス自由化を目指すプल्ली協定として、新サービス貿易協定交渉（TiSA）がある。インターネットの発展を主因に越境取引が急拡大したことなどにより、GATSを越える新たなルール整備が求められていた。2015年7月現在、先進国中心に25カ国・地域（世界のサービス貿易の76.0%を占める）がTiSA交渉を進めている。直近の会合では、アフリカ唯一の国としてモリシャスが加わった。中国も関心を示しているが、参加には至っていない。交渉参加国は、TiSAを将来的には多国間貿易ルールに発展させる方針で交渉しているため、協定の構成はGATSと似た形になる予定である。

TiSA交渉各国は、それぞれこれまでのFTAで約束してきた最高水準の約束内容を、TiSAでの約束提案として持ち寄っている。例えば米国やEUの提案は、韓国とのFTAをベースにしている。これまでに、ほぼすべての交渉参加国が約束案を提出した。また、2015年7月の第12回の会合までに、電気通信、金融、電子商取引といった、附属書部分についての議論に特に進捗があったと報じられる。交渉参加国は、2015年末に開催される第10回WTO閣僚会合までの条文案とりまとめを目標としている。妥結すれば、日本のサービス業の進出、そしてサービス業の充実による製造業のさらなるオペレーション改善も後

図表II-23 FTAによるサービス自由化の事例

サービス	現状	FTA相手国	自由化内容	効果
タイの各種サービス	外国人事業法下のネガティブリストで、サービス業の外資出資比率を50%未満に制限。	日本 オーストラリア	・建設サービスには100%出資を認める。 ・レストラン、ホテルには60%まで出資を認める。 ・タイで設立された法人による、国内で製造された商品の卸売・小売に対して、オーストラリアには100%、日本には75%まで出資を認める。	-
シンガポールの金融サービス	銀行業では支店数やATM数に制限。 外資系銀行に対するフルバンク資格は1行に限定。	米国 日本	FTA発効3年以内の数量制限撤廃、サービス拠点数の拡大、地場銀行とのATMネットワーク接続。 シンガポールは日本の銀行に対してフルバンク免許枠を1行拡大。	シティ銀行の操業拡大。 日本のメガバンク2行がフルバンク免許取得。
韓国の法律サービス	法律事務に対する外資参入には厳しい制限あり。	米国 EU	FTAに基づき、外国法に関する法律事務への従事が可能に。EU企業は2016年7月、米国企業は2017年3月以降、韓国の弁護士を雇用し訴訟業務を含む全業務を処理できる。	英クリフォードチャンスはじめ、複数の欧米法律事務所が拠点開設。
パナマの小売サービス	パナマ憲法は小売業への外資参入を禁止。	米国	FTA発効直前に成立した2012年法律62号により、大規模小売店の参入が可能に。投資額300万ドル以上かつ、同一施設での物品販売とサービス提供が条件。	ウォルマートやウォルグリーン等が進出に關心を示す。

〔資料〕 ジェトロ資料および各種報道から作成

押しする可能性を秘めている。

(4) サービス自由化は製造業の海外展開にも寄与

サービスの取引量は世界的に拡大しており、物品貿易にも大きな影響を与えている。APECによる「製造業関連サービス」特定の動きにみられるように、サービスの重要性に対する認識も広まりつつある。

一方で、製造業のオペレーションにも大きな影響を与える流通・物流に焦点を当てて新興各国の現状をみると、特にアジアでは卸売業や小売業への規制が厳しいことが分かった。日本企業の主要進出先であるアジアにおいて、

厳格な外資規制は参入時の障壁となっている。

その点、ルール整備の面では、GATSプラスを規定するFTAや、プルー協定であるTiSAの交渉が進みつつある。規制が厳しいASEANでも、域内投資家に対して出資規制を緩和するAFASの成立を目指すなど、自由化の動きがある。FTAであれば他国よりも緩和された条件で参入が認められ、プルーや多国間の枠組みであれば当該国の規制そのものが緩和される。海外に進出する企業にとっては業種を問わず、こうしたルール整備の動きも戦略上の重要な検証事項になると考えられる。

Column II-1

●中国（上海）自由貿易試験区：規制緩和の実験場

■投資分野にネガティブリストを導入

中国は、TPPへの参加の可能性を検討していることを明らかにしている。だが現状では、中国の貿易・投資関連制度は、TPPの目指す貿易・投資の高度な自由化・規律化水準には手が届いていないのが実態だ。

中国が整備を進めている自由貿易試験区の狙いの一つは、TPPなど高度なFTAへの参加に備えて試験的に規制緩和を進めていくことである。そこでの取り組みが、中国全土に展開されることが期待されている。

中国（上海）自由貿易試験区は2013年9月に設立された。習近平政権の重要課題である構造改革推進の目玉プロジェクトである。試験的に導入された政策には、投資、貿易、金融、通関、税制など、経済体制改革と関連した重要な分野が網羅されている。

同試験区の目玉は外資参入特別管理措置だ。同措置は外資の投資プロジェクト・企業設立について、内国民待遇などの投資の自由化原則と「合致しない」参入措置をネガティブリスト化したものである。投資規制を留保したい分野をリスト化する一方、それ以外の分野への投資は事前の審査・認可を不要とする。これにより、試験区外の審査許可制と比べ、大幅に手続きが簡素化、短縮される。

貿易円滑化も実施された。60を超える新しい措置の導入により、輸出入通関の平均時間が試験区外よりそれぞれ41.3%、36.8%削減された。金融分野では、人民元のオフショア取引や外貨管理の規制緩和が実施されている。こうした新制度の一部はすでに、全国もしくは他の地域に展開されている。

2015年4月には、中国（上海）自由貿易試験区の対象地域拡大と、広東省、天津市、福建省への自由貿易試験区の新設の計画が公表された。中国（広東）自由貿易試験区では中国大陸と香港・マカオの連携、中国（天津）自由貿易試験区では京津冀地域（北京市・天津市・河北省）の共同発展、中国（福建）自由貿易試験区では兩岸

（中国と台湾）の連携といった取り組みが打ち出されている。面積が4倍に拡大した中国（上海）自由貿易試験区では、従来の貿易・投資円滑化、人民元取引の自由化、行政の監督管理効率化に加え、金融・貿易、製造業、技

図表 中国（上海）自由貿易試験区への日系企業進出事例

	企業名	概要
金融	三菱東京UFJ銀行	全額出資子会社の三菱東京UFJ銀行（中国）が出張所を開設し、2014年1月に営業を開始
	三井住友銀行	全額出資子会社の三井住友銀行（中国）が2014年2月、出張所を開設
	みずほ銀行	全額出資子会社のみずほ銀行（中国）が2014年3月、出張所を開設
	SBIホールディングス	子会社の思佰益（中国）投資が2014年3月、中国企業2社と中国でのオンライン金融事業の展開に向けた準備会社を設立
	東短ホールディングス	設立したコンサルティング会社が2014年3月、営業許可を取得
	野村ホールディングス	中国での金融情報提供を行う合弁会社設立契約を2014年5月に締結
	東銀リース	現地法人の東銀融資租賃（天津）が2014年7月、ファクタリング会社を設立
電気機器	三井住友ファイナンス&リース	外貨建てリースを提供する会社設立することを2014年12月に発表
	ソニー	子会社のソニー（中国）が、ソニーのプレイステーションのハードウェア、ソフトウェアの中国での生産、販売、関連サービス会社を合弁で設立
卸・小売	国分	日本食品・酒類の輸入、販売を手がける現地法人を2014年5月に設立
	伊藤忠商事	中国（上海）自由貿易試験区を拠点としてクロスボーダー電子商取引事業参入に向けた戦略基本提携を2015年4月に中国企業と締結
化学医薬	クレハ	子会社のクレハ・バッテリー・マテリアルズ・ジャパンが2014年4月、中国におけるリチウムイオン電池材料の販売子会社を設立
	D2C	中国本土におけるゲーム市場への参入のため中国企業と合弁会社を2014年6月に設立
通信	日本システム技術	中国（上海）自由貿易試験区に設立された上海嘉峰信息科技有限公司への出資を2014年8月に発表

〔資料〕各社プレスリリースなどから作成

3. 進展する多国間貿易ルールの現状と課題

(1) バリ・パッケージが採択

WTOの一般理事会は、ドーハ開発アジェンダ（ドーハ・ラウンド）の交渉分野のうち、①貿易円滑化、②農業の一部、③途上国の開発支援の3分野（バリ・パッケージ）を2014年11月に採択した。バリ・パッケージは、2013年11月のインドネシア・バリ島での第9回WTO閣僚会合にて合意されたが、食料の公的備蓄の扱いを主な理由にインドがその採択を阻止していた。2014年11月に米国とインドが食料の公的備蓄で合意したため、今回の採択につながった。

術開発の改革に関する目標が加わった。

■ 日系の進出は金融が先行、電子商取引や旅行会社も

中国（上海）自由貿易試験区に新規に設立された企業は2014年末時点で外資系企業も含め1万5,028社。業種別では、貿易業が56.6%、サービス業が33.8%を占める。サービス業では金融の割合が高い。同試験区のエリアは、試験区設立前は大きな金融サービスがなかった地域である。金融は中国で改革が遅れている分野であり、同試験区の規制緩和は金融自由化に力点が置かれているとの見方がある。そうした期待は金融業の進出が他業種に先行する状況をもたらしていると考えられる。同試験区設立当初は、中国企業の新規進出が急増したが、外資系企業の進出も徐々に増加し、2014年末には2,295社に上った。プレスリリースなどで確認できた日本企業の進出案件をみると、金融関連が多いことが分かる（表）。中国は国外との送金を厳しく制限しているが、同試験区を対象に規制を緩和した。オフショア人民元の借り入れ、クロスボーダー人民元プーリング、クロスボーダー人民元集中決済などの緩和措置を活用する企業もある。

金融以外の分野では、家庭用ゲーム機の製造・販売、アウトバウンドの旅行業務、クロスボーダー電子商取引など、同試験区に限定して認められた事業への参入も、少数ではあるが出てきた。

試験区ならではの一步進んだ規制緩和に中国内外から寄せられる期待は大きい一方、規制緩和の具体像がみえない、細則がないとの声が聞かれる。一步進んだ規制緩和は当局にとっても未経験のことである。ネガティブリストについても中国（上海）自由貿易試験区の関係者は、「ネガティブリストの業種は審査許可制の対象であるものの、外資の参入そのものが禁じられているわけではない」と言う。当局は、案件を積み重ねる過程で、規制緩和の条件などの詳細を明確にしていく方針のようだ。

貿易円滑化は、通関手続きの簡素化・迅速化や透明性の向上、通過の自由、税関同士の協力、途上国への一定の配慮などを内容とする。これまでGATTで貿易の円滑化を定めた規定は限定的であった。今回採択された貿易円滑化のルールは、GATTで規定されている従来のルールより大幅に踏み込んだ内容となっている。具体的にはインターネットによる通関手続きの公表（1条）、事前教示制度（3条）やAEO（認定通関業者）制度の導入・維持（7条）、税関のシングル・ウインドウ化（10条）、相手国の貿易規則に対する不服申立制度の設置（4条）など数多くの規定が導入された（図表II-24）。加えて、貿易円滑化にかかる規定が原則としてWTOの紛争解決手続の対象となったことで拘束力のある義務となった点が大きい。同協定は加盟161カ国の3分の2以上の批准を経て発効する予定である。2015年7月現在、日本、米国、シンガポールなど8カ国が国内批准を終了している。とりわけ途上国の税関では透明性に欠く関連法規則や運用、通関の遅延など多くの問題が見られる。貿易円滑化協定の発効により、大きな経済効果が見込まれている。

バリ・パッケージの採択を受けて、WTO加盟国は2015年7月末を期限として非農産品市場アクセス（NAMA、非農産品の関税削減など）、農業（農産品の関税削減や国内助成の規律化など）、サービスなど残りの交渉分野の進め方を定める作業計画（ポスト・バリ作業計画）の策定を目指したが期限までに完了せず、引き続き交渉を続けている。作業計画の策定後にドーハ・ラウンド交渉妥結に向けて各分野での交渉を再開する見込みだ。

2001年に開始したドーハ・ラウンドは、主に先進国と途上国の間の対立により交渉に進展が見られない時期もあった。今回のバリ・パッケージの採択が残りの交渉に弾みをつけるかに注目が集まっている。だが、ドーハ・ラウンドの妥結までの道りは決して平坦ではないと考えられる。バリ・パッケージは、「途上国の開発支援」を含む。加えて、貿易円滑化では先進国によるキャパシティー・ビルディングの供与や途上国の協定適用時期の配慮など、途上国を十分配慮した条項を取り入れている。他方、NAMAや農業、サービス分野などドーハ・ラウンドの残りの分野は、先進国と途上国の間の強い対立をはじめ、それぞれの分野で異なる国の利害関係が見られる、意見の収斂が難しい分野といえる。

(2) ITA 拡大対象物品で合意

ドーハ・ラウンドではNAMA、農業、サービスの主要3分野を含めて「すべての分野で合意するまでは何の合意にも達しない」とする「一括受諾方式（シングル・アンダーテイキング）」を採用してきた。一括受諾方式は、

GATT時代の各種協定への任意参加の原則が加盟国間で権利義務に差異を生じさせたとの反省から生まれたが、交渉が多分野にわたるドーハ・ラウンドでは交渉を硬直化させるといった側面があった。そこで2011年12月にジュネーブで開催された第8回WTO閣僚会合にて貿易円滑化など一部の分野を切り離して交渉を進め、部分合意の実現を目指すことになった。これが前述のバリ・パッケージ

の採択につながった。

一括受託方式のドーハ・ラウンドと並行するもう一つの形態が複数国間（プルリ）交渉である。プルリ交渉にはWTOの枠で情報技術協定（ITA）交渉と環境物品交渉の二つがある。ITAはWTO加盟29カ国による合意を経て1997年に発効した。同協定は半導体、PC、携帯電話、FAX、デジタルカメラなど144品目の関税撤廃を主

図表Ⅱ-24 貿易円滑化協定のポイント

分野	項目	概要
貿易規則の公表・透明性向上	輸出入に関する情報の迅速な公表、インターネットによる情報の公開や質問窓口の設置（1条）	<ul style="list-style-type: none"> 輸出入・通過貿易の手続きや必要書類、関税やその他諸税の実効レートや使用料金、関税分類・評価、原産地規則、各種制限・禁止、罰則、不服申立手続き、貿易協定、関税割当の運用手続きなどに関する法律を迅速に公表する 輸出入・通過貿易に必要なとなる書式・書類、不服申立および再審理の手続き、質問窓口などの情報をインターネットで公開する 政府、貿易業者、その他利害関係者からの照会を受け付ける、質問窓口を少なくとも1カ所設置・維持する
	法令の制定と改正に関する事前のコメント機会の確保（2条）	<ul style="list-style-type: none"> 関連法令の制定・改定に際し、貿易業者やその他利害関係者が法案にコメントする機会を与える 国内の税関当局と貿易業者、その他利害関係者との間で法令に関する定期的な相談の機会を設ける
	事前教示制度の整備（3条）	<ul style="list-style-type: none"> 貿易業者などから要請を受けた場合は合理的な期間内に事前教示を提供する 要請を拒否する場合は申請者に対して書面にてその理由を通知する 法、事実、環境などが変化しない限り、事前教示の判断は合理的な期間有効とする 事前教示の判断を当局が破棄する場合は、関連する事実や理由を申請者に通知する。事前教示の判断は、その内容が不完全、不正確、誤り、あるいは誤解を招くような情報に基づいている場合に限り破棄できる 政府は事前教示の判断を遵守する義務を負う 申請者による書面での要請に基づき、事前教示の判断、あるいはその破棄・修正・無効化の決定に関して再審理を実施する
	法令の実施運用に対する不服申立の権利（4条）	<ul style="list-style-type: none"> 貿易業者やその他利害関係者は、行政不服申立、上位もしくは独立した政府機関による再審理、あるいは司法不服申立の権利を有する 不服申立に関する決定や再審理が規定期間内に実施されない、または不当な遅延がある場合には、申立人は司法局などに対して不服申立や再審理を求める権利がある
輸出入手続きの迅速化・簡素化	通関手続き（7条）	<ul style="list-style-type: none"> 輸入許可を迅速にするため、商品の到着前に貿易業者が輸入書類や積荷目録など必要情報を提出できる手続きを導入・維持する 到着前の書類処理のために電子媒体による書類提出を認める 実践可能な範囲で、輸出入時の関税、諸税、使用料支払いなどの電子決済を可能とする手続きを導入・維持する 商品の税関への到着前あるいは到着時に関税、諸税、使用料などの最終的な決定ができない場合、要件を満たしている限り、最終的な決定前あるいは到着後すぐに商品の輸入許可を出す手続きを導入・維持する
	リスク管理および通関後監査（7条4項、7条5項）	<ul style="list-style-type: none"> 実施可能な範囲で税関検査のリスク管理システムを導入・維持する リスク管理システムの設計や運用にあたり、恣意的かつ正当化できない差別、あるいは国際貿易の偽装された制限を避ける リスクの低いと考えられる貨物の輸入許可を迅速に行う HSコードや商品の特質や説明、原産国、輸入先国、商品価格、貿易業者のコンプライアンス記録、輸送手段の種類など適切な選択基準を使ってリスク評価を行う 監査の対象となった貿易業者に監査結果、当事者の権利や義務、監査結果の理由などを遅延なく通報する 実施可能な場合は貿易結果を以降のリスク管理に適用する
	貨物引き取りまでの平均時間の設定および公表（7条6項）	<ul style="list-style-type: none"> 世界税関機構（WCO）のタイム・リリース・スタディーなどのツールを利用して、定期的に輸入許可にかかる平均時間を測定し、公表することが奨励される
	認定事業者への通関手続き簡素化（AEO制度）（7条7項）	<ul style="list-style-type: none"> 特定の条件を満たす貿易業者に対し、追加的に貿易円滑化の特典を与える（いわゆる認定通関業者（AEO）制度）。もしくは税関手続を通じて、すべての貿易業者に貿易円滑化の特典を与える 特定の条件は、通関業者による法規制・手続の遵守状況や違反のリスクなどを基準とする 追加的な貿易円滑化の特典には通常より①低い書類・データ要件水準、②低い物理的検査や審査の割合、③迅速な輸入許可にかかる時間、④関税、諸税、使用料支払いの繰り延べ、⑤包括的な保証あるいは少ない保証の利用、⑥特定期間におけるすべての輸出入の一括税関申告、⑦認定業者の建物もしくは税関で許可されたその他の場所での通関手続きの七つのうち、少なくとも三つを含む AEO制度は国際標準に基づくことが奨励される 他の加盟国との間でAEO制度の相互認証に関する交渉の可能性を検討できる
	各種貿易手続きのシングル・ウィンドウ化推進（10条4項）	<ul style="list-style-type: none"> 貿易業者が輸出入や仲介貿易に必要な各種書類・データを単一窓口を通じて提出可能とするシングル・ウィンドウ（単一窓口）の確立もしくは維持に努める 当局による各種書類・データの審査後にその結果を時間内に単一窓口を通じて申請者に通知する
	船積み前検査の廃止（関税分類・関税評価に関するもの）（10条5項）	<ul style="list-style-type: none"> 船積み検査での関税分類や評価を要求しない （WTOの「船積み前検査に関する協定」に基づき）船積み前検査を実施するその他の加盟国の権利を損なうことなく、新規の要件の導入や適用をしないことを奨励する
	特定通関業者の使用強制の禁止（10条6項）	<ul style="list-style-type: none"> 加盟国の重要な政策課題を損なわない範囲で、本協定発効後に特定通関業者の使用の強制を禁ずる 通関業者認定に関して透明性高くかつ客観的な規則を採用する
通過の自由	通過貿易における不必要な規制や形式的手続の禁止（11条）	<ul style="list-style-type: none"> 通過貿易にかかる輸送料金、管理費、発生したサービス対価に比例する料金を除き、いかなる料金の徴収も通過貿易許可の条件としない 通過貿易に対するいかなる自発的な制限などを実施・維持しない。ただし、これは既存あるいは将来的に導入される、輸送規制に関する国内規制、二国間・多国間協定などの規定を損なうものではない 実施可能な場合は、通過貿易向けに別途物理的インフラ（専用レーン、操船余地など）を整備することを奨励する 通過貿易にかかる形式的手続、書類要件、税関検査は、商品の判別および通過要件の履行に必要な以上に貿易業者に負担を課してはならない 通過貿易の物品の到着前に書類・データの事前ファイリングや処理を許可する

〔資料〕 WTO資料から作成

な内容とする。IT製品の貿易拡大を促し、各国のIT製品の生産性や普及につなげる重要な貿易協定の一つといえる。他方、IT革新のスピードは速く、次々とIT機能を有する製品が世に出てくる中、新しい製品をITAに加える要望は以前から強かった。そこで、2012年5月に日米が主導してITA拡大交渉を開始、ITA参加国81カ国・地域のうち、54カ国・地域が参加している（2015年8月現在）。

拡大ITAの候補品目には新型半導体、半導体製造装置、デジタル複合機・印刷機、デジタルAV機器、医療機器などが挙げられる。交渉国は2014年12月までの対象品目の選定を目指していたが、2014年12月の会合前にフラットパネルディスプレイやカーステレオなどを対象品目に加えるよう一部の国が提案、意見がまとまらず合意を逃した。その後も交渉を続け、2015年7月に201品目をITAの対象とすることで合意に達した。今後は対象品目の関税削減スケジュールについて交渉を進める予定だ。

環境物品交渉でも対象品目の選定が焦点となっている。環境物品とは、環境対策に必要な物品や環境負荷の低い物品を指す。太陽光発電パネル、風力発電タービン、廃棄物処理装置、環境計測器などが想定される。環境物品の自由化の議論は、2001年開始のドーハ・ラウンドと同時にWTOで進められ、2014年7月には日米EU、中国など17カ国・地域が本格的に交渉を立ち上げた。交渉のベースは2012年9月にAPEC首脳会議で合意したHS73、84、85から成る54品目のリストである。WTO加盟国はこのAPECリストを650品目まで拡大した上で、対象品目の選定を進めている。

(3) 紛争解決を通じて貿易問題を是正

ドーハ・ラウンドは、貿易円滑化や農業などの一部で合意を達成したが、残りのNAMAや農業、サービスなどの議論では加盟国間の利害の対立が見られる。交渉の道筋を示すための作業計画の策定にも遅れが生じているとWTO事務局長は7月の会見で述べている。2001年11月の立ち上げからすでに15年近くが経過したドーハ・ラウンドに対する悲観的な見方も少なくない。しかし、本来WTOは新しい貿易ルールの形成だけを目的としていない。加盟国による保護主義的な貿易政策・措置の導入・解除の動向を監視かつ抑制する機能。そして加盟国間で貿易紛争が生じた際に、二国間協議および小委員会（パネル）などを通じて事態の解決を図る、紛争解決機能もある。いわば立法機能のドーハ・ラウンドの進展は遅れているが、残りの二つは有効に機能している。

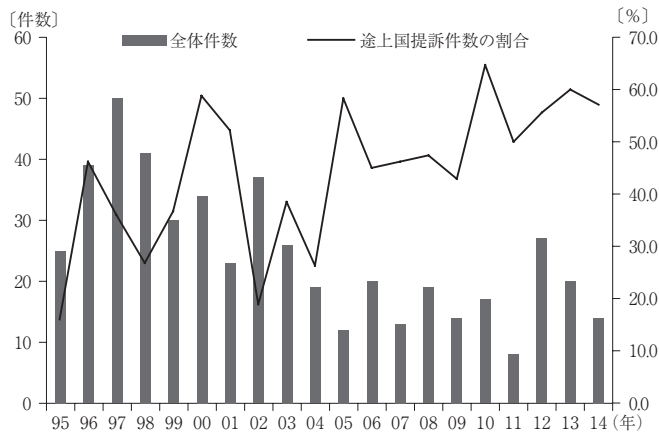
WTOの紛争解決手続は、1995年の設立に伴い導入された「紛争解決に関する規則および手続に関する了解(DSU)」に基づき運用されている。加盟国は、貿易相手

国の政策・措置がWTOルールに抵触していると判断する場合、紛争解決手続を通じて貿易相手国に二国間協議を要請することができる。二国間協議の結果、満足のいく解決を得られない場合、申立国は紛争解決機関(DSB)に対してパネルの設置を要請することが可能だ。パネルはWTOルールにのっとって問題となっている貿易政策・措置の法的解釈を行い、違反している場合には被申立国に対して措置の是正を勧告する。パネルの論旨に異議がある場合、当事国はその部分について上級委員会に審理を要請することができる。上級委員会は審理要請のあった箇所についてパネルの判断を検証する。パネルや上級委員会の判断に基づき、被申立国は政策・措置の是正を求められる。このように、紛争解決手続は問題のある貿易関連政策・措置をWTOルールに適合させる手段として機能している。

紛争解決手続はGATT時代に比べて効率的に機能していると評価できる。WTO設立前のGATT時代には、GATT発足の1948年から1994年までの47年間に101件の紛争案件があったのに比べ（年平均2.1件）、WTO設立年の1995年から2014年末までの20年の間にDSBに協議要請のあった紛争案件数は488件（年平均約23.2件）と大幅に増加した。WTO設立以降の紛争案件数を時系列で見ると、1995年から1997年にかけて急増（1995年25件、1996年39件、1997年51件）した後、2003年以降にはおおむね減少傾向が続いている。もう一つの傾向として、途上国に対する提訴件数の割合が上昇している点が挙げられる（図表II-25）。2001年にWTO加盟した中国をはじめインド、インドネシア、ブラジル、メキシコ、アルゼンチンといった新興国に対する提訴が目立つ。DSBを通じて新興国の貿易障壁是正を目指す各国の動きが見てとれる。

紛争解決手続にはパネルや上級委員会の判断を積み上げることで、貿易のルールを明確化かつ形成していくという効果もある。加盟国の新たな関税の削減やサービスの自由化に関する決定こそドーハ・ラウンドでの加盟国間の交渉が必要となる。他方、内国民待遇や最恵国待遇、数量制限の禁止といったWTOの原則をはじめ、関税分類や評価、輸入ライセンスの適用、貿易救済措置といった、既存のWTOルールはDSBの判断を通じても明確にすることができる。DSBは裁判を通じて過去の判断を引用しつつ条文を解釈し、問題とされる政策・措置について新たな判断を提示していく。そしてWTO加盟国は過去のDSBの判断を考慮に入れて貿易政策・措置を導入・改正していくのである。

図表Ⅱ-25 WTO紛争解決手続要請件数と途上国に対する提訴件数の割合の推移



〔資料〕WTO事務局資料から作成。

中国レアアース：違法措置の正当化は困難

日本政府は、貿易相手国の政策・措置の問題の是正とWTOルールの明確化を目的として紛争解決手続を積極的に利用している。WTO設立以降の日本による提訴件数は20件、終了した17件のうち16件はおおむね日本の主張に沿った解決を得ている。最近の事例として、米国やEUと組んで中国のレアアース措置を提訴した案件を以下に紹介する（図表Ⅱ-26）。

1999年以降、中国はレアアース、タングステン、モリブデンの3種のレアメタルの輸出を制限する措置を導入してきた。主に輸出割当制度によって数量を管理し、割当の条件として輸出企業の最低資本金や過去の輸出実績などを要求した。2006年にはこれらの輸出に最大25%にのぼる輸出税を導入した。レアメタルは中国に偏在しているため（生産量の世界シェア〈2013年度〉はそれぞれ91%、84%、41%）、輸出制限によって一時的に国際価格が暴騰する事態が生じた。中国の措置を問題視した日本は米国やEUと共にDSBに対して2012年3月に二国間協議を要請した。二国間協議では合意を達成できず、日米EUは同年6月にパネルの設置を要請した。

中国の輸出割当措置は数量制限の一般的禁止（GATT11条）に抵触するとの申立国・地域の主張に対し、中国は輸出割当が一般的例外（GATT20条）の（g）項「有限天然資源の保全に関する措置」（資源保全）で正当化されると主張した。一般的例外や安全保障例外（GATT21条）は、環境保全や資源確保、国家安全保障といった政策目的の達成と加盟国の義務であるWTOルールの遵守との間を調整する例外条項である。貿易政策・措置がWTOルールに違反していても、例外条項の適用によって正当化される場合がある。GATT20条は過去の紛争解

決手続でも多く扱われており、判例が蓄積されている。

中国の主張に対し、パネルは当該措置の正当化のためには、当該措置が①有限天然資源の保全に関する措置と言えるほか、②国内の生産または消費に対する制限と関連して実施され、さらには③恣意的または正当と認められない差別待遇および国際貿易の偽装された制限に該当しないという三つの要件を満たす必要があるとした。その上で、①については当該措置が天然資源の保全という目的と実質的な関連性があるとは認められない、②については、中国が実施したとする国内向けの各種規制は国内生産や消費を制限していない上、海外のユーザーは当該国内規制に加えて輸出割当措置の制約も受けるため、公平性は認められない、③については、中国は、資源保全目的のためには輸出割当という手段ではなく、国内の違法採掘の取り締まりや内外無差別な消費量制限といった手段を採用することが可能とし、③に該当するとは認められないと判断した。中国は①と②についてパネルの判断に誤りがあったとして上級委員会に上訴したが、上級委員会もパネルの判断をおおむね支持し、同措置のGATT11条違反が確定した。

輸出税はどうか。中国は2001年のWTO加盟の際に「中国のWTO加盟議定書（以下、議定書）」を受け入れて、原加盟国に課せられた義務を上回る水準の自由化や規律を約束している。輸出税に関しては、議定書11.3条において、議定書の附属書6に記載されている84品目の物品以外はすべての輸出税や輸出にかかる課徴金を廃止すると約束している。レアアース、タングステン、モリブデンは84品目に該当しないため、議定書の約束に抵触していることは明らかであった。これに対し、中国はGATT20条（b）項「人、動物又は植物の生命又は健康の保護に必要な措置」（環境保護）の援用を主張した。パネルは、議定書11.3条はGATT20条に明示的に言及していないとし、例外条項の援用の可能性を否定した。上級委員会もパネルの判断を支持した。

パネルの是正勧告を受けて、中国は2014年12月31日付でレアアース、タングステン、モリブデンにかかる輸出割当措置を撤廃、2015年5月1日には輸出税の撤廃を発表した。

DSBは、WTOルールの解釈や過去の判例に基づき、問題とされる政策・措置の合法・違法性を判断する。是正勧告はおおむね敗訴国に受け入れられている。そしてDSBの条文解釈を通じてWTOルールはさらに明確化されていく。このように紛争解決手続は多国間貿易体制の維持に貢献している。

図表 II-26 日本政府による近年のWTO紛争解決手続要請案件概要

被提訴国	提訴対象制度・措置	制度・措置の概要	WTO協定上の論点	経緯
中国	レアースなどに対する輸出税賦課、輸出数量制限、輸出税、貿易権の制限を実施	レアース、タンングステン、モリブデンなどに対して輸出税賦課、輸出数量制限、輸出税、貿易権の制限を実施	レアースなどに対する輸出税の賦課は中国のWTO加盟議定書（輸出税の撤廃義務）、輸出数量制限はGATT11条（数量制限の一般的禁止）、貿易権の制限は加盟議定書5条・加盟作業部会報告書に違反する疑いあり ・パネルは日米EUの主張を全面的に認めた ・当該鉱物資源は加盟議定書の輸出禁止の例外品目リストに記載がなく、輸出税はGATT11条、輸出数量制限もGATT11条、貿易権の制限は加盟議定書違反を認定 ・中国はGATTの例外規定を定めたGATT20条（b）および（g）を援用、措置の正当性を求めたが、パネルはこれを認めず ・上級委員会はパネルの判断を全面的に支持	2012年3月 協議申請 2012年4月 協議実施 2012年6月 パネル設置要請 2012年7月 パネル設置 2014年3月 パネル報告書発表 2014年4月 中国が上訴 2014年8月 上級委員会報告書採択 2015年1月 輸出数量制限を撤廃 2015年5月 輸出税を撤廃
アルゼンチン	輸入制限措置	輸入事業者に対して「輸出入均衡要求」等五つの輸入許可条件および2012年2月には「事前宣誓供述制度」を適用	これらの措置はGATT11条（数量制限の禁止）、GATT10条（貿易規則の公表）、輸入ライセンシス協定に違反する疑いあり ・パネルは日米EUの主張を全面的に認めた ・パネルは法令化されていない当該措置について、日米EUが提出した政府高官発言や新聞記事など大量の証拠に基づき、措置の存在や輸入制限的な効果を認め、GATT11条違反を認定 ・上級委員会報告書はパネルの判断を支持	2012年8月 協議申請 2012年9月 協議実施 2013年1月 パネル設置（メキシコは断念） 2014年8月 パネル報告書公表 2014年9月 アルゼンチンが上訴 2015年1月 上級委員会報告書採択
中国	日本製ステンレス継目無鋼管に対するAD税を課する最終決定	2012年11月、日EU産高性能ステンレス継目無鋼管の輸入に対してAD税を課する最終決定	当該AD措置は、ダンピング輸入による国内産業への損害・因果関係の認定などで欠陥が見られるといった点で、AD協定に違反する疑いあり ・パネルは日米EUの主張をおおむね認めた ・ダンピング輸出による中国国内産業への損害・因果関係の認定は、AD協定3.1条、3.2条（ダンピング輸入が国内市場における同種の製品の価格に与える影響の客観的検討）、3.4条（判断に際してダンピング価格差を考慮せず）、3.5条（因果関係の検討）違反と認定、手続面でも重要事実の開示などに不備があると認定 ・他方、パネルはダンピング輸入による国内価格への影響を検討すべき（AD協定3.2条（価格効果分析）、ダンピング輸入と国内産業の状態の関係を検討すべき（同3.4条）との日本の主張を認めず	2012年12月 協議申請 2013年1～2月 協議実施 2013年4月 パネル設置要請 2013年5月 パネル設置 2013年6月 EUが協議申請 2013年8月 EUがパネル要請、設置 2015年2月 パネル報告書発表 2015年5月 日本と中国が上訴
ロシア	自動車に対する廃車税の導入	2012年9月、環境保護を目的として廃車税を導入	廃車税免除の余地を国産車のみ認め、輸入車への免除を認めない点はGATT3条（内国民待遇）に違反する疑いあり ・ロシアと関税同盟を結ぶカザフスタンとベラルーシ産品を優遇する措置はGATT11条（最恵国待遇）に違反する疑いあり ・2014年1月の改正法施行により、ロシアは廃車税を是正	2013年7月 協議申請 2013年8月 協議実施 2014年1月 ロシアが廃車税を是正
ウクライナ	セーフガード(SG)措置	2013年4月、ウクライナが乗用車輸入に対するSG措置を発動	ウクライナの輸入台数は2008年から2010年にかけて大幅に減少。「輸入の増加」、輸入増加と国内産業の損害の因果関係といったセーフガード措置発動要件を満たさず、GATT19条（特定の産品の輸入に対する緊急措置）やSG協定に違反する疑いあり ・パネルはほぼ全面的に日本の主張を認め、ウクライナのSG措置をGATT19条およびSG協定に違反すると判断	2011年7月 SG調査開始 2012年4月 SG措置発動を決定 2013年4月 SG措置発動 2013年10月 協議申請 2014年3月 パネル設置 2015年6月 パネル報告書発表 2015年5月 協議要請
韓国	食品輸入規制	2011年3月の福島原発事故以降、韓国は日本の特定地域の水産品に対して各種輸入規制を導入、2013年には規制を強化	韓国の食品輸入規制は、①衛生検査規制の導入にあたる規制内容の公表や導入手続きの提示の遅延、②リスクアセスメントの実施の遅延や不十分な科学的根拠、③追加的な試験や認証要求などが「衛生植物検疫措置の適用に関する協定」(SPS協定)、GATT23条（無効化又は侵害）に違反する疑いあり	2015年6月 協議申請
ブラジル	内外差別的な税制恩典措置	2011年の自動車に対する工業製品税30%ポイント引き上げに続き、2012年10月に国内での製造や研究開発等を条件に減税措置（イノバール・アウト）を導入 そのほか、情報通信機器分野での国内生産を条件とした税制恩典措置、またローカルコンテンツや輸出を条件とした各種税制恩典措置を実施	イノバール・アウトと情報通信機器分野での税制恩典措置は、輸入品に差別的かつ一部の輸入品のみを有利に扱うことからGATT3条（内国民待遇）やGATT11条（最恵国待遇）等の義務に違反する疑いあり ・企業の輸出実績等を条件とした税制恩典措置は禁止されている輸出補助金に該当する疑いあり	2015年6月 協議申請

〔資料〕 経済産業省、WTO資料から作成