

「AFTA のアジア物流への影響」

森 隆行 株式会社 丸和運輸機関

1. はじめに

ASEAN（東南アジア諸国連合）は、2003年1月に域内関税を5%以下に引き下げるAFTA（ASEAN自由貿易地域）を発効させた。1993年から域内関税を段階的に引き下げてきたAFTAはいよいよ最終段階に入った。従来の各国の高い関税率を前提に複数の国に投資してきた日本を始め欧米の自動車や家電を中心とした製造業は、AFTA発効後の体制構築のためにASEAN域内での生産拠点の再編に動き出した。これらメーカーにとっては、生産品目ごとに集約化し、いかに合理的にその拠点を再編するかが喫緊の課題である。生産拠点の集約・再編は物流拠点の見直しへと繋がる。そして、アジア全体の物流が大きく変わる。

AFTAのアジア経済への影響など、マクロの視点でとらえたものは多いがロジスティクスの視点で捉えたものは少ない。そこで、ここでは、AFTAの発効による製造業の生産戦略の変更によりアジアの物流がどのように変わり、物流業者はこの変化にどう対応すべきかについて考察した。

まず、世界的動向としてのFTAについて述べる。次に、AFTAの進捗状況について、引き続きAFTAの製造業への影響、物流業への影響について述べ、最後に「AFTAのアジア物流への影響」について述べることでまとめとした。

2. FTA

FTA（自由貿易協定または自由貿易地域）は、複数の国・地域が関税など貿易障壁を撤廃し、自由貿易を実現する協定である。FTAでは、対外関税がバラバラであるのに対して、関税同盟は加盟国・地域間での自由貿易に加え、対外関税も共通にしている。この点において厳密にはFTAと関税同盟は違うものである。FTAの代表が北米自由貿易協定（NAFTA）であり、関税同盟の代表が欧州連合（EU）である。FTAは1990年代に入り世界各地で急増している。2003年5月現在、地域連合の数は151件あり、その大多数がFTAである。

3. AFTAの進捗状況

AFTA(ASEAN自由貿易地域)とは、ASEAN域内の関税・非関税障壁撤廃による自由貿易圏をつくるというものである。これは、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピン、ブルネイの6ヶ国が結ぶ共通効果特惠関税（CEPT）（注1）協定を基本として1993年1月にスタートした。その後、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーが加盟して10ヶ国となっている。原加盟の6ヶ国は、2003年1月大部分の品目の域内関税率を5%以下に下げた。新規加盟の4ヶ国は若干の時間的猶予が与えられているが、2015年には加盟10カ国で関税をゼロとして人口5億人以上の市場を生み出すという構想である。

（注1）CEPT-Common Effective Preferential Tariff
共通効果特惠関税

（表-1）

ASEAN・日本・中国主要経済指標比較

	ASEAN	日本	中国
人口（億人）	5.2	1.3	12.7
GDP（億ドル）	5,535	41,726	11,590
1人当GDP（ドル）	1,041	32,852	907
総貿易額（億ドル）	7,094	7,524	5,098

2001年 各国資料より作成

ASEANと日本及び中国の主要経済指標を比較すると（表-1）、人口、GDPにおいてASEAN合計で中国の約半分、ひとり当たりGDPは、中国より大きい。また、貿易総額は中国を大きく上回っており、ほぼ日本に匹敵する額である。この数字は、ASEANの世界経済における重要性はもはや無視できる規模でないことを物語っている。

次の（表-2）は、2002年7月時点の進捗状況を示したものである。原加盟6ヶ国では関税引き下げ適用品目は98.6%に達しており、その内の96.2%が関

(表-2) AFTAの進捗状況(2002年7月時点)

	関税引き下 げ適用品目	関税率5% 以下	5%超	一時的 除外品目	合 計
シンガポール	5,859	5,859	-	-	5,859
タイ	9,204	8,747	457	-	9,111
マレーシア	10,041	9,128	913	218	10,343
インドネシア	7,206	7,139	67	7	7,284
フィリピン	5,576	5,370	206	-	5,693
ブルネイ	6,276	6,260	16	225	6,492
ASEAN6 合計	44,162 (98.6%)	42,503 <96.2%>	1,659 <3.8%>	450 (0.8%)	44,782 (100%)
ベトナム	5,559	3,623	1,936	139	5,245
カンボジア	3,115	238	2,877	134	6,822
ラオス	2,098	1,295	803	74	3,551
ミャンマー	3,580	2,850	730	48	5,472
ASEAN10 合計	58,514 (88.8%)	50,509 <86.3%>	8,005 <13.7%>	845 (1.3%)	65,872 (100%)

出所：「アジア経済 2003」みずほ経済研究所編（中央経済社）

注：（ ）は、合計品目に対する割合。< >は、関税引き下げ品目に対する割合。

税率5%以下になっている。5%を超えるものは3.8%、一時的除外品目は1%以下である。ASEAN10ヶ国全体で見ても関税引き下げ適用品目は、90%近いものとなっている。AFTAの実現を危ぶむ声も依然あるが、この数字を見る限り着実に2015年の関税ゼロを目指して歩んでいる。

4. AFTAの製造業への影響

AFTA実現によりもっとも恩恵を受けるのが関税の高かった自動車産業である。AFTA実現までの橋渡しとして設けられたAFTAと同様5%以下の域内関税が適用されるAICO（ASEAN産業協力スキーム）（注2）の申請・承認数の8割が自動車部品の域内相互補完プロジェクトに集中していることからわかる。次が家電産業である。自動車各社にとって重要なことは、2003

年1月以降完成車の域内関税が5%以下となったことである。今後、完成車の域内相互補完が拡大して行くものと見込む。特に、タイには日系自動車メーカーのみならずGMやBMWなど欧米メーカーも進出しており、また部品産業の集積度も高いことから、今後多くの自動車メーカーにとってタイがASEANの生産の核となると推察する。特に、1トン・ピックアップトラックについて、タイはASEANのみならず、世界の供給基地になると見込まれる。トヨタは、2001年から新型カローラを、2002年には新型カムの生産をタイで開始した。また、タイを1トン・ピックアップトラックのASEAN、オーストラリア、南米向けの供給基地として2004年から輸出を開始する予定である。日産自動車は、タイ、インド

ネシアを ASEAN 域内の供給基地とする予定である。いすゞ自動車は 2003 年に輸出用ピックアップトラックの生産を日本からタイに全面移管した。ホンダは 2003 年 4 月、タイで「シティ」を組み立てフィリピンに輸出を始めた。ホンダは、これまでタイ、インドネシア、フィリピン、マレーシアの各国で生産から販売まで一国内で完結する体制を取ってきたが、今後は相互補完体制を構築することによってコストダウンを図る戦略へと転換を図るとしている。「シティ」のタイからフィリピンへの輸出はそうした動きの一環であるといえる。

また、自動車各社とも、東南アジアでの現地法人への出資比率を過半数に引き上げるなど生産拠点の経営権取得に乗り出している。ホンダとスズキが現地法人への出資比率を引き上げ、トヨタは地元資本の傘下にあった製造・販売会社から製造部門を分離子会社化する。こうした動きは、AFTA 発効後の体制整備に動き出したものである。

自動車産業以外の分野でも生産拠点再編の動きは活発である。2002 年花王はマレーシアの生産工場を閉鎖し、インドネシア、タイの工場に生産を集約した。ダイキンは、タイにエアコン工場を新設した。三洋電機はシンガポールの生産工場を ASEAN 各国の現地法人を統括する持ち株会社に変更し、ASEAN 域内の生産から物流、資金調達までの域内ネットワークの構築を目指している。こうした、生産拠点再編の動きは、日本企業だけではない。スイスのネスレは、東南アジア 7 ヶ国にある 30 の工場を再編し生産拠点を統合する動きを見せている。また、韓国の LG 電子やサムソンもタイに洗濯機、冷蔵庫、掃除機、電子レンジ、エ

アコンなどの大型生産工場を新たに設けた。ASEAN 全体をひとつの市場として捉えた戦略作りであることは間違いない。

さらに、トヨタは 2003 年 9 月にテクニカルセンターの設立を予定している。生産拠点から研究開発拠点の設立へこうした動きは更に拡大すると見込む。

(注-2)AICO-ASEAN Industrial Cooperation

5. AFTA の物流業への影響

AFTA の始動による自動車メーカーや家電産業に見られるように生産拠点の統合の動きは物流にも大きな影響を与える。従来は、高関税ゆえに、一国内で生産から販売まで完結させていたものが ASEAN 域内の 1 ヶ所に生産が集約され、完成品が域内に輸出されることで ASEAN 域内国際輸送の急増が見込まれる。物流業者には、域内を中心とした国際輸送体制、特に日系物流業者にとっては、更なる 3 国間輸送体制の構築が求められる。また、従来の部品中心から完成品輸送に重点が移る中で、自動車の国内輸送、たとえば工場から港までの輸送などのサービスを含めた国際輸送に付帯するサービスが要求されるようになると考えられる。つまり、物流サービスの高度化が必要になる。これは、従来の国内だけの物流業者の国際物流への参入、あるいは外国資本の物流業者の新たなる参入など物流業者間の競争が激化する中で、価格競争だけでなくサービスの差別化の中でも物流サービスの質の高度化は避けられないと見る。国内物流と国際物流の融合が進み、物流業者における、垣根がなくなる。

メーカーは、部品の調達、組み立て、そして完成品の消費地への輸送をするというように国際分業体制を確立するなかで効率

的な輸送を指向する。物流においてもSCMを取り入れるなど効率的生産・販売体制の構築を考える。自由貿易体制確立において運輸面の規制緩和が伴うのは自然の流れである。そして、過去において、欧米でそうであったように規制緩和、自由化の過程において競争の激化は避けられない。メーカーは製造・販売などコアの部分に経営資源を集中しようとする。つまり、物流のアウトソース、3PLなどの新しい物流サービスのニーズはますます高まると予想する。

6. まとめ

AFTAの目的は、ASEAN域内における自由貿易体制の確立である。つまり、AFTA発効は域内貿易を活発化させる。製造業は、従来の高関税の前提で国ごとに投資していた重複を避け、域内の最適生産地において生産を集中化し、そこから各国へ輸出することでサプライチェーン全体の効率化を追求する。こうした動きは先に延べた通り自動車及び家電産業で顕著である。生産拠点の再編・一極集中は、物流拠点の再編を伴う。域内の貿易量の増大により物流は拡大する。まとめとして以下にAFTA発効後の物流変化の特徴を挙げる。

- (1) 製造業の水平分業体制の確立で、物流業者にはグローバルなサービスの確立が求められる。
- (2) 日系物流業者にとっては、ASEAN域内3国間輸送の割合が大きくなる。
- (3) 国際物流の増大。従来、国内物流のみのサービスを提供していた物流業者にも域内全体での物流サービスの提供が要求されるようになる。
- (4) 国内外の物流業者間の競争の激化が激化する。

(5) 域内の物流は、規模的増大だけでなく、物流サービスの質的高度化が求められる。

(6) 域内における完成車の輸送など関連サービスの増大が見込まれる。

(7) シンガポール港は、今後ASEANのハブ港としてその役割は更に大きくなる。

(8) タイはASEANの生産基地となり域内への輸出が増大する。特に、自動車の生産基地としての重要性は増す。

ASEAN域内の物流の急増が見込まれる中で、次のような問題点を指摘しておきたい。それは、輸送・通信コストの軽減の持続的な努力の必要性である。つまり、ハードとしての輸送インフラの整備、輸送・流通面での法整備及び税関手続きの簡素化などソフト面の整備をし、伸びる物流に対応できる体制の構築が必要である。このことが、AFTAを物流面から支えAFTAそのものの成功を約束するものである。

参考文献

- 木村福成他編著『東アジア国際分業と中国』
(ジェトロ 2002年)
- 木村福成・鈴木厚編著『加速する東アジアFTA』(ジェトロ 2003年)
- ヨヘン・レゲヴィー/ヘンドリック・マイヤーオーレ『日欧多国籍企業のアジア戦略』
(白桃書房 2002年)
- みずほ経済研究所アジア調査部編『アジア経済 2003』(中央経済社 2003年)
- 青木健編著『AFTA-ASEAN 自由貿易地域』
(ジェトロ 2001年)