Ｖ－2. 戦略編（1） ～FTA を活用したサプライチェーンの構築～

【要約】

◆ アジアへの生産拠点移転を検討する企業が増加する中、AFTA 等の協定により輸出元で大きく関税が異なる事情を踏まえ、本章では特に関税に焦点をあて、2020 年のアジアにおける最適サプライチェーンについての考察を行う。

◆ 大手メーカー各社のサプライチェーン戦略のディスカッション結果からは、①ASEAN 域内での製造拠点集約、②第三国 FTA の活用、③現地調達率の引上げ、④一極集中リスクの回避、⑤為替リスクへの対応の動き、の 5 点を企業の大きな戦略の流れとして捉える事ができた。

◆ 自動車産業をモデルに、関税率のシミュレーションを実施した結果のインプリケーションとしては、(1)2020 年における ASEAN を最終市場とした場合、日本からインドネシア、および中国・ベトナムからタイへ向けた部品の流れと、タイおよびインドネシアを組立の二大拠点とする構図、(2)インドを最終市場とした場合は、タイおよびインドネシアを経由した高付加価値部品の流れ、が浮かび上がってきた。

◆ FTA の枠組みは刻々と変わりつつあり、各企業は、TPP 等の広域的自由貿易圏の動向を睨みつつ、長期的な視点を持って戦略的なサプライチェーン構築を進めていく必要があると考えられる。

1. アジア FTA 本格利用時代へ

高まる関税の重要性

世界経済におけるアジアのプレゼンスが高まる中、製造業の多くは安価な生産コスト、消費市場へのアクセスの良さ、リスク分散といった観点から、生産拠点のアジア移転を検討・強化する企業が増加している。生産拠点の選定には、労働コスト、物流コスト、政情・社会の安定性等々、幅広い視点からの熟慮が必要であるが、足許、輸出元、つまりどこの国から輸出するか、で大きく関税が異なる時代に入ってきており、関税を意識したサプライチェーンを構築する事の重要性が高まってきているものと考えられる。本章では特に関税に焦点を当て、2020 年におけるアジア域内の最適サプライチェーンについての考察を行う。

【図表Ｖ－２－１】 輸出元で異なる関税率

乗用車

輸出国	関税率		輸入国
日本	0%	(二国間FTA)	インドネシア
ASEAN(原加盟国)	0%	(AFTA)	
中国	10%	(MFN)	
日本	80%	(MFN)	タイ
ASEAN(原加盟国)	0%	(AFTA)	
中国	0%	(ASEAN-China FTA)	
日本	20%	(二国間FTA)	フィリピン
ASEAN(原加盟国)	0%	(AFTA)	
中国	30%	(MFN)	

ギアボックス

輸出国	関税率		輸入国
日本	0%	(二国間FTA)	インドネシア
ASEAN(原加盟国)	0%	(AFTA)	
中国	10%	(MFN)	
日本	20%	(二国間FTA)	タイ
ASEAN(原加盟国)	0%	(AFTA)	
中国	0%	(ASEAN-China FTA)	
日本	10%	(MFN)	ベトナム
ASEAN(原加盟国)	5%	(AFTA)	
中国	10%	(ASEAN-China FTA)	
日本	10%	(MFN)	インド
ASEAN(原加盟国)	5%	(India-ASEAN FTA)	
シンガポール	2%	(二国間FTA)	
タイ	0%	(二国間FTA)	
中国	10%	(MFN)	

(出所)FedEx World Tariff 等より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成

2. アジア FTA とは

本章では、アジア（ASEAN、中国、インド）における FTA のフレームワークとして、ASEAN FTA(“AFTA”)、AFTA＋1、二国間 FTA の 3 つに着目していく。

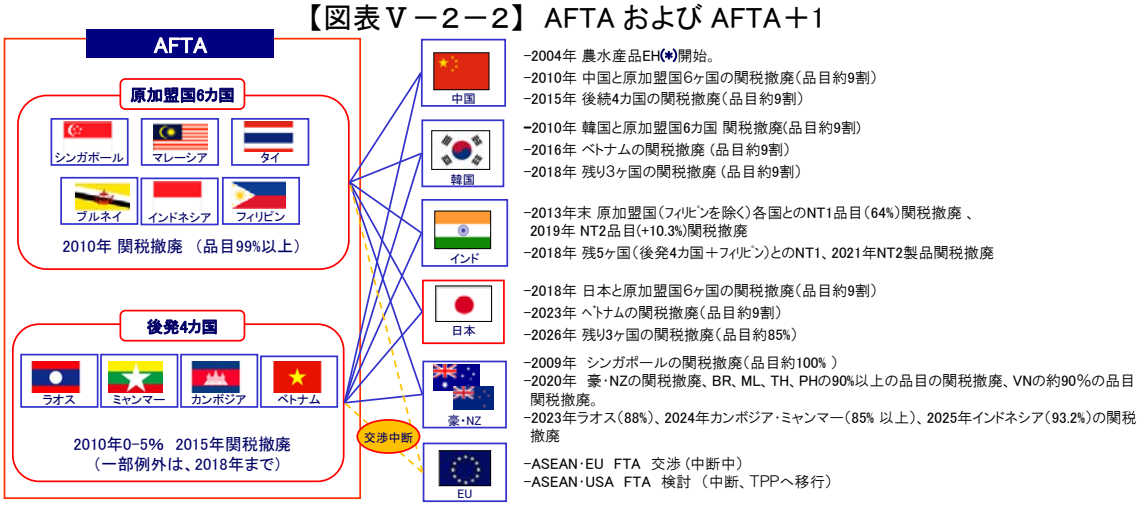
AFTA 概要

AFTA とは、シンガポール、マレーシア、タイ、ブルネイ、インドネシア、フィリピンの原加盟国 6 カ国に、ラオス、ミャンマー、カンボジア、ベトナムの後発 4 カ国を加えた ASEAN 計 10 ヶ国が形成する多国間 FTA である。原加盟国は 2010 年に品目ベースで 99%以上の関税が既に撤廃されており、後発 4 カ国についても2015 年には関税が撤廃される見通し（一部例外は、2018 年まで関税が残る見込み）である。

AFTA+1 概要

AFTA＋1 とは、AFTA に第 3 国を含めた FTA の枠組みで、中国、韓国、インド、日本、オーストラリア、ニュージーランドの 6 カ国と締結している。これは、ASEAN 域内の関税撤廃をベースとしながら、中国、インド等の大国への FTA ネットワーク拡大を意味し、アジア全般での域内分業や集約生産が行いやすい環境が整ってきていると言える。

【図表Ｖ－２－２】 AFTA および AFTA＋1

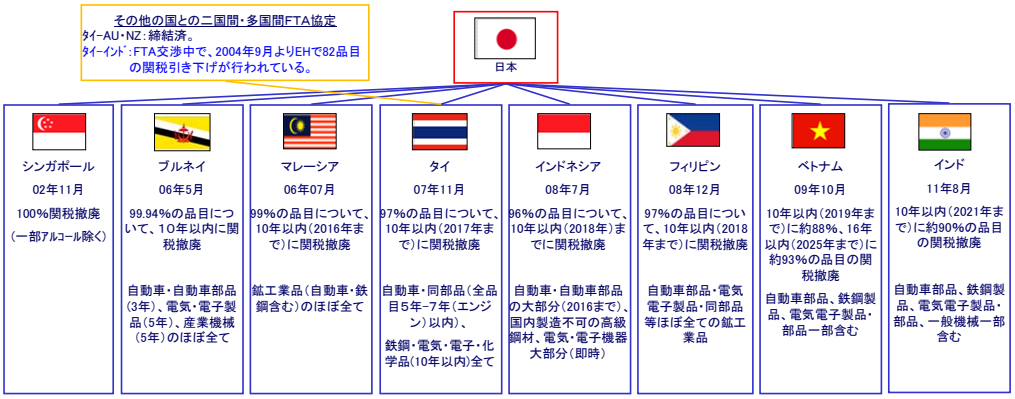


（出所）JETRO、日本アセアンセンター、経済産業省各種資料より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成
(*) EH：Early Harvest　中国、ASEAN 双方の特定分野の品目の自由化の前倒しを行う措置

二国間 FTA 概要

多国間の枠組みとは別に、日本は個別に以下 8 ヶ国と二国間 FTA を締結している。各取り決めによって施行時期、関税の撤廃種目が異なっているが、アジア各国との FTA の適用範囲は更なる拡大が予定されている。

【図表Ｖ－２－３】 日本とアジア各国の二国間 FTA



（出所）JETRO、日本アセアンセンター、経済産業省各種資料より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成

Focus15

【拡がりをみせる自由貿易圏】

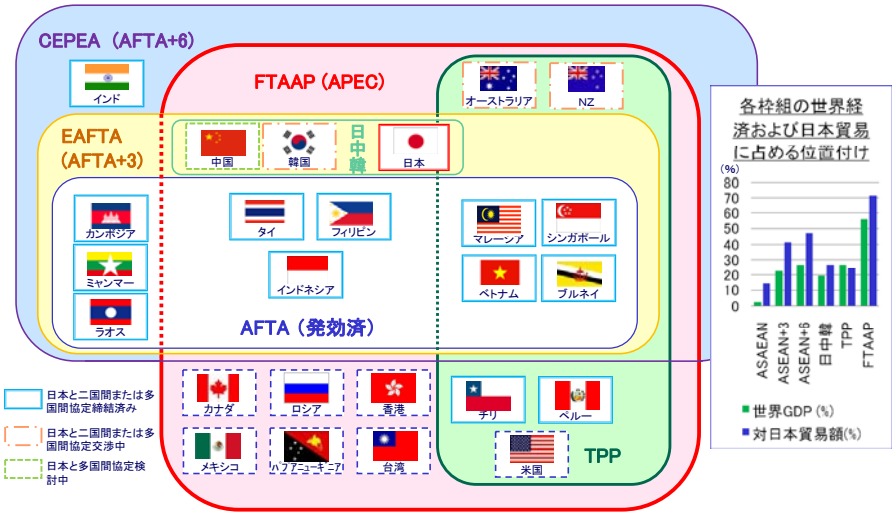
ASEAN に関連した、現在交渉・研究中の自由貿易圏の協定枠組みとしては、“EAFTA”、“CEPEA”、“日中韓”、“TPP”、“FTAAP”の 5 つがある。

2004 年に提唱され現在研究中の“FTAAP”については、2010 年の APEC 首脳会合で、「APEC の地域経済統合の課題をさらに進めるための主要な手段である“FTAAP”の実現に向けて具体的な手段をとる。“EAFTA”、“CEPEA”、“TPP”など現在進行している地域的な取り組みを基礎としつつ“FTAAP”へと発展させ、包括的な自由貿易協定として追及されるべきである」との方向性を共有済みである。

“EAFTA”、“CEPEA”、“日中韓”については、政府間で予備協議中。“TPP”は各国間での交渉を開始しており、将来的な APEC ワイドの FTA の枠組形成に向けたステップでは、“TPP”が 1 歩リードしている格好となる。

より広域な自由貿易圏へとシフトすることにより、各社のサプライチェーン構築に大きな影響を与えるものと推測される。特に、AFTA に加盟していない我が国や中国が含まれる“EAFTA”、“CEPEA”の発効は、より柔軟なサプライチェーン構築を可能とするもので、進展状況を注視していく必要がある。

【図表Ｖ－２－４】 交渉・研究中の広域的自由貿易圏



（出所）JETRO 等より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成

3. アジア FTA 戦略 ～各社とのディスカッションを踏まえて～

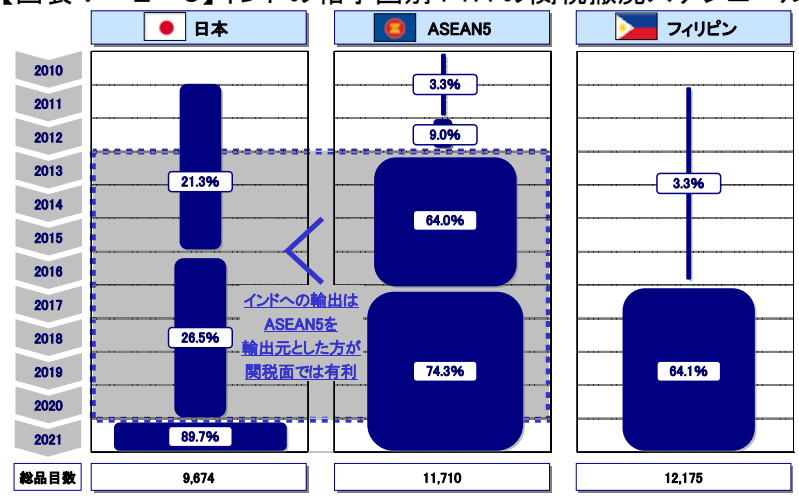
アジアにおけるサプライチェーン構築のあり方につき、大手メーカー各社とのディスカッションを実施。結果、次の 5 つのポイントがサプライチェーン戦略の主要動向として捉えられた。

①製造拠点集約

以前は、関税が障害となり消費マーケット毎に最終組立工場が分散していたが、ASEAN 域内での関税撤廃に伴い工場の集約が進展。製品毎もしくは部品毎に ASEAN 域内で集約生産し、域内消費マーケットに輸出する動きが増加している。

②第三国 FTA の活用　日本は、アジア各国と二国間/多国間 FTA を締結しているが、国によっては第三国経由の既存 FTA を活用した方が関税面では有利になるケースがある。例えば、下図表の通り、インド市場への輸出は、日本からの直接輸出より、ASEAN＋1、タイ・インド二国間 FTA を活用した方が有利となる場合がある。

【図表Ｖ－２－５】インドの相手国別 FTA の関税撤廃スケジュール



（出所）JETRO 等より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成
（注）　数字は関税撤廃された品目の割合

③現地調達率の引上げ　ASEAN 域内、ASEAN から他国への輸出に際して、AFTA もしくは AFTA+1 を活用するためには、域内調達比率を原則 40%以上[注 1]確保する必要がある。そのため、企業によっては日本から主要部品生産ラインの ASEAN への移管、サプライヤー選定に際してはそのサプライヤーが AFTA を活用できる国にあるかどうかで決定する、といった動きが出てきている。一方、インドについては、輸入が必要なものは FTA を使いつつも現地調達比率引き上げを同時並行的に進める動きあり。

【図表Ｖ－２－６】 AFTA 累積制度のイメージ

（出所）JETRO 等より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成

（注 1）FTA を活用するにあたっては、輸出国において原産品として認められる必要がある。AFTA において原産品として認められるための要件は、輸出金額（FOB ベース）の 40%以上が ASEAN 域内にて付加される必要がある。AFTA＋1 においては、第 3 国によって必要な付加価値割合が異なり、例えば、インドであれば 35%以上となっている。尚、上記のような多国間自由貿易協定では、付加価値割合の算定において、協定締結国各国の付加価値を累積することができる。

④一極集中リスクの回避

東日本大震災、タイ洪水等の天災によるサプライチェーンの寸断に備え、中国⇔ASEAN⇔インドのバックアップ体制の重要性が高まってきている。ASEAN 域内では、特定国依存リスク回避からタイ・インドネシアの二大生産拠点化の流れとなっている模様。また、中国については、中国リスクの補完としてベトナムを機能部品の輸出拠点にしようとする動きもあり。

⑤為替リスクへの対応

通貨安に歯止めの利かないベトナムは、足許、多くの企業で輸入超となっているが、ドン安リスクへの対応として、ベトナムを輸出拠点とし、同国からの部品輸出増加を検討する企業もある。インドのルピー安対応策については、現地調達比率の引き上げで対応する流れもある。

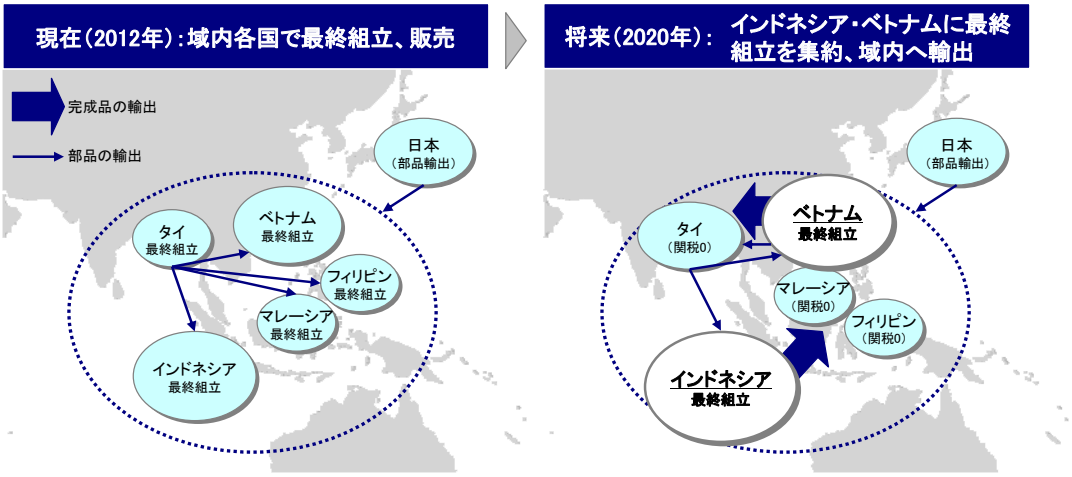
ここから少し、各社とのディスカッションから得られた具体的なパターンを見ていきたい。

＜ケースⅠ＞
集約・為替リスク対応パターン

1 つ目のケースは、AFTA 以前の ASEAN 域内の関税障壁の結果、最終組立工場を消費マーケット毎に分散しているパターン。ベトナム国内でも最終組立を行っており、部品を国外から調達している関係上、ドン安リスクにさらされている状況。

将来的には、ASEAN 域内外での関税の低減により、域内および、域外との相互部品調達を強化し、ASEAN 域内の製造拠点の集約化を進めていく方針。具体的には、最大消費市場を抱えるインドネシアと、ドン安のリスクヘッジの観点からベトナムの二極への集約を検討している。

【図表Ｖ－２－７】 ケースⅠのサプライチェーン　時系列変化



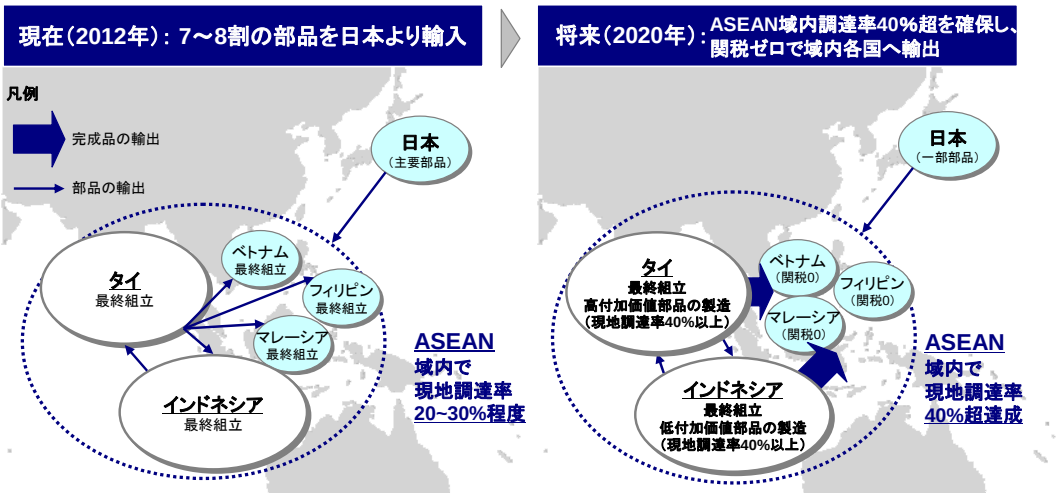
（出所）各種資料より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成

＜ケースⅡ＞
生産移管・集約対応パターン

2 つ目のケースとしては、主要部品を日本で生産しているため、ASEAN 域内での域内調達率が AFTA 適用対象の要件となる 40%を下回っているパターン。関税負担が大きく、価格競争力で不利な立場にあると推察される。

将来的には、主要部品の生産工程を日本から ASEAN 域内に移管し、域内調達率を40%以上に高めることでAFTAの活用を可能にする。部品特性に応じ、熟練技術が必要な高付加価値品はタイ、低付加価値品はインドネシアにて生産する計画。最終組立工場についても、域内の二大消費市場であるインドネシア、タイの二極へ集約し、域内他国へは完成車としての輸出を検討。

【図表Ｖ－２－８】ケースⅡのサプライチェーン　時系列変化



（出所）各種資料より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成

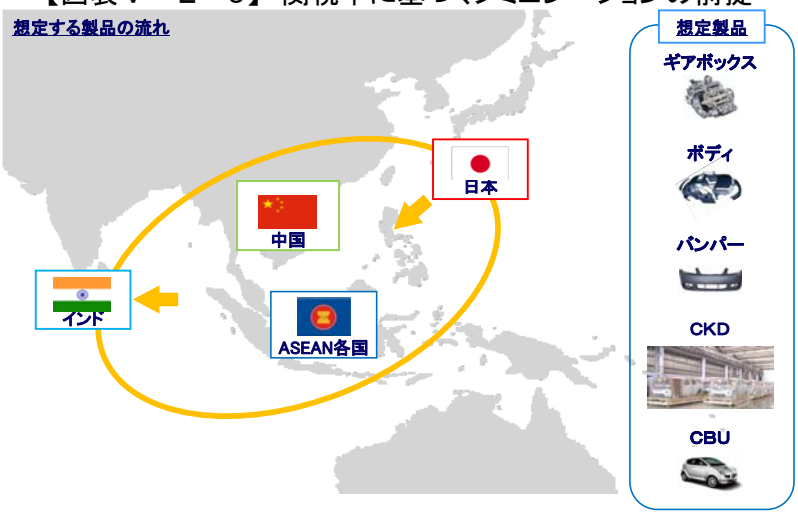
4. 関税率シミュレーション

自動車産業をモデルに、日本→アジア各国、日本→アジア各国→インドの流れにつき、以下前提条件のもと関税率のシミュレーションを実施した。

＜前提条件＞

a. 部品の輸出元を日本および中国、ASEAN 各国を生産地と仮定
b. 最終市場は ASEAN、およびインドの 2 ヵ所を想定
c. 製品はギアボックス、ボディ、バンパーの部品 3 種、CKD（ノックダウン）および CBU（完成車）(注2)を想定

【図表Ｖ－２－９】関税率に基づくシミュレーションの前提



（出所）みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成

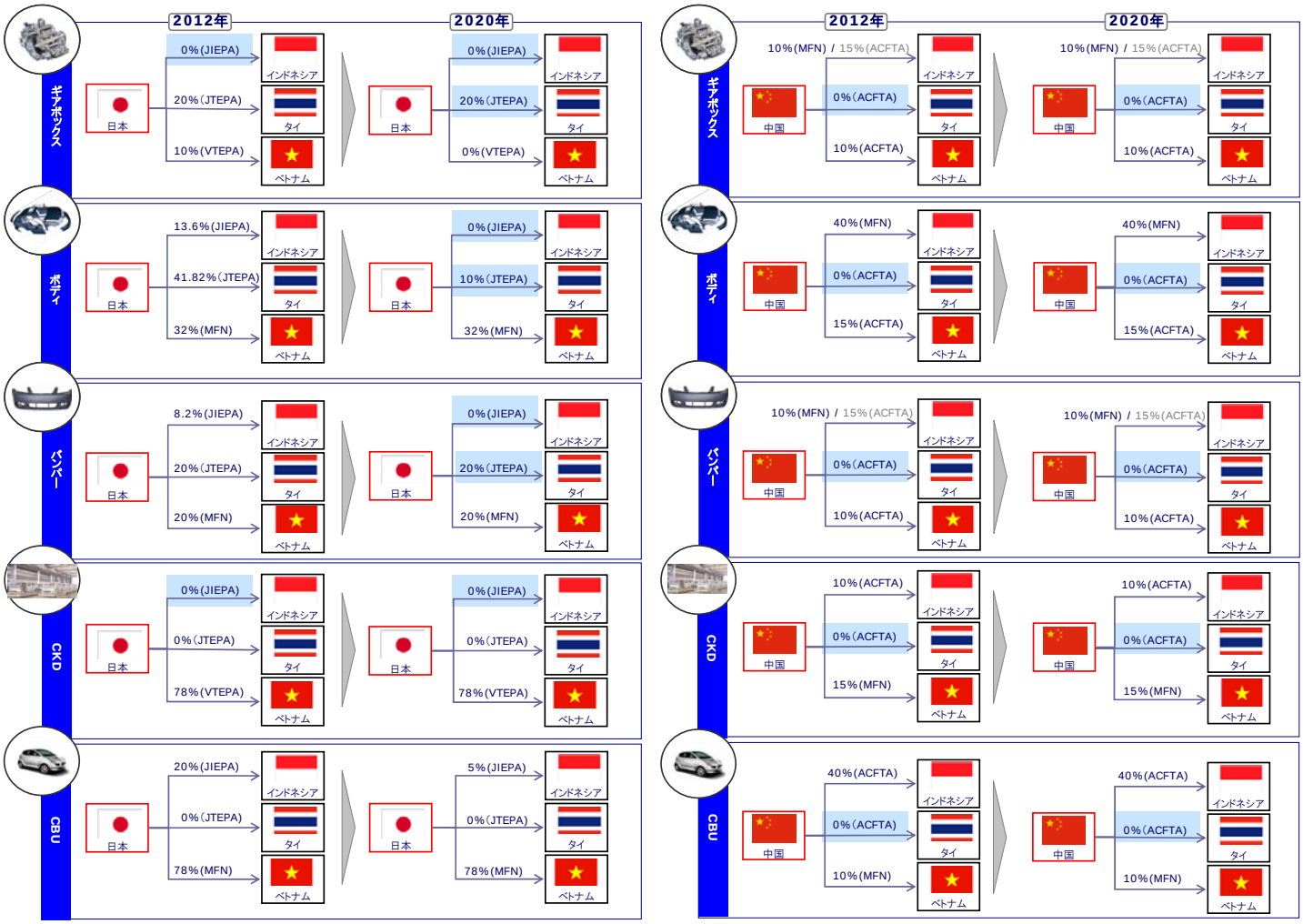
(注2) 自動車の出荷形態には完成車（CBU：Complete Build Up）とノックダウン（KD：Knock Down）車両がある。KD 出荷は車両構成部品を輸出し、現地で組み立てて販売する方法で、SKD（Semi Knock Down）と CKD（Complete Knock Down）の 2 形態がある。SKD は現地でボルト、ナット類で組み付け可能な程度に分解された状態で出荷するものを指し、CKD は部品単位で完全に分解された形態で輸出され、主に現地で溶接・塗装・艤装を行うものを指し、共に 1 台当たりの構成部品割合（FOB 金額ベース）が 60%以上であることが要件。

（1）日本・中国から ASEAN を最終市場とする場合

日本からの輸出品に対する関税は、国別に大きく異なる模様。タイは全般的に他国と比較し輸入関税が高く設定されている一方、成長市場として注目されているインドネシアの輸入関税は、CKD およびギアボックスが 0%となっている。特にインドネシアは、2020 年までにギアボックス、ボディ、バンパーの 3 部品とも輸入関税が撤廃される計画であり、日本からの輸出先としては、インドネシアが最も有利となる。

日本からの輸出部品に対して高関税を課しているタイであるが、中国からの輸出品については、ASEAN＋1 の枠組みで殆どが 0%となっている。低付加価値品は中国から輸入し、タイ自身は高付加価値品の製造拠点を指向しているものと考えられる。

【図表Ｖ－２－１０】関税率のシミュレーション　日本・中国から輸出する場合

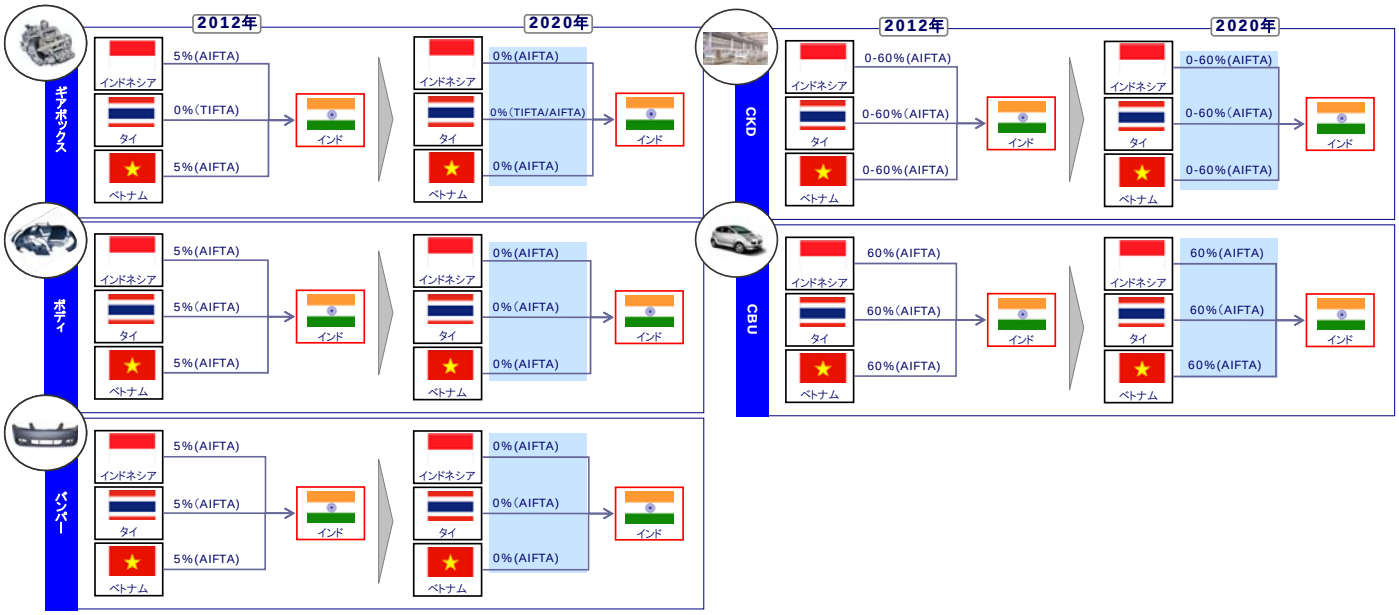


（出所）FedEx World Tariff 等より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成

（2）インドを最終市場とする場合

2012 年時点では、ギアボックス、ボディ、バンパーをタイから輸入する場合、ギアボックスを除き5%の関税が課されるものの、2020 年には、AFTA＋1の適用枠拡大により、ASEAN 各国からの輸入関税は撤廃される予定。インドへの輸出は全般的に日本からと比べ、ASEAN 地域からの方が有利である。しかしながら、インドへの完成車の輸出は、カンボジア、ラオスといった最貧国認定を受けている国以外は、2020 年でも関税率 60%が適用されるため、部品レベルで輸出し、インド国内で組立・生産を行うのが妥当と考えられる。

【図表Ｖ－２－１１】 関税率シミュレーション　ASEAN からインドへ輸出する場合



（出所）FedEx World Tariff 等より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成

5. 2020 年の最適サプライチェーン

これまでのシミュレーション結果等を踏まえ、最適サプライチェーンの 1 つの形をインプリケーションとして整理してみたい。サンプル製品を基にしたシミュレーションのため、全ての製品に共通するというわけではなく、あくまで今回の前提条件を基にした 1 つの形であることをご留意戴きたい。

（1）ASEAN を最終市場とした場合の最適サプライチェーン

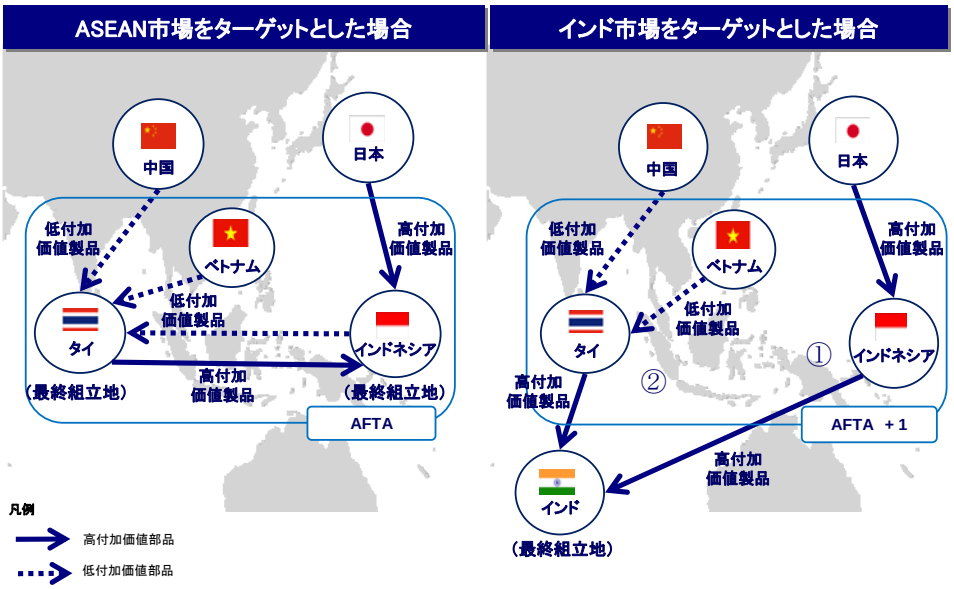
（日本→インドネシア
中国→タイ の流れ）

ASEAN を最終市場とした場合、日本からは、関税率の相性が良いインドネシアへの輸出が主流になると考えられる。インドネシアは今後組立などの自動車産業のクラスター集積が期待されると共に、タイからの一極集中リスクの分散先としての注目度も高い。一方、中国からは、関税の相性が良いタイへ一部部品を輸出するのが有利と考えられる。また、ベトナムは、為替や労働コストを踏まえると、将来的にはベトナムで部品を製造し、タイに輸出するという流れも選択肢の一つになってくると考えられる。結果、部品の生産拠点としては日本、中国、ベトナム、インドネシア、タイと分散して相互供給の体制が図られる。一方で、組立に関しては、インドネシア・タイに集中し、無関税で他の ASEAN 各国に輸出される、という構図が描ける。

(2) インドを最終市場とした場合の最適サプライチェーン

インド市場向けの製品の流れとしては、低付加価値品については、関税面/コスト面から鑑みても、インド国内での現地調達率の引き上げが各自動車メーカーにとって重要になってくると思われる。しかしながら、高付加価値品については、国内産業の技術レベルを考慮すると、まだ輸入に頼らざるを得ない部分もあり、一部部品については、日本やタイから輸入する必要性が残ってくる。従って、インドへの高付加価値品の輸出ルートとしては、以下の 2 パターンが浮かび上がってくる。①日本からは、関税率の高さもあり、いったん関税の低いインドネシアに輸出/加工され、AFTA＋1 を通してインドに輸出される。②中国・ベトナムにて生産した低付加価値品が、タイにて高付加価値品へと加工され、インドへ輸出される構図、が考えられる。

【図表Ｖ－２－１２】 最適サプライチェーンのイメージ



(出所) FedEx World Tariff 等より、みずほコーポレート銀行産業調査部アジア室作成

6. おわりに

本章ではアジア FTA の活用に焦点を当てて考察を進めてきたが、海外生産拠点の選定を行う上では、アジア FTA の活用だけではなく、製造拠点集約、現地調達率の引き上げ、一極集中リスクの回避、為替リスクへの対応の動き、といった点を総合的に判断し、サプライチェーンを構築することが重要である。FTA の枠組みは刻々と変わりつつあり、“TPP”、“EAFTA”、“CEPEA”等の広域的自由貿易圏の動向を睨みつつ、長期的な視点を持って対応していく事が望まれる。

（アジア室（シンガポール） 河野 望／日置 健太／安川 聡／横水 宏司／ウォン ポーリン）
nozomi.kono@mizuho-cb.com, kenta.hioki@mizuho-cb.com