

東アジアとの経済連携の強化に向けて

～日・マレーシア経済連携協定～

外交防衛委員会調査室 さかもと たろう
坂本 太郎

1. FTA/EPAと日・マレーシア協定の交渉経緯

本稿では、マレーシアとの間の経済上の連携を図るため、貿易及び投資の自由化及び円滑化、ビジネス環境の整備、二国間協力等について定めた「経済上の連携に関する日本国政府とマレーシア政府との間の協定」の概要について紹介する。

(1) FTA/EPAとは

自由貿易協定 (FTA: Free Trade Agreement) とは、一般に、特定の国・地域間で関税等を撤廃し、物品・サービスの貿易の自由化を図ることを目的とした協定であり、最恵国待遇による多数国間の自由貿易を担保する世界貿易機関 (WTO) 体制の例外として認められている。

また、経済連携協定 (EPA: Economic Partnership Agreement) とは、自由貿易協定の内容を基礎としつつ、投資、人の移動の促進や、政府調達、競争政策、知的財産権等におけるルール作り、更には様々な分野での協力等を通じて、各種経済制度の調和等を図るなど、より幅広い対象分野について経済関係の強化を図ることを目的とした協定をいう。

FTA/EPAは、1990年代以降急増しており、WTOに通報されている「地域貿易協定 (RTA: Regional Trade Agreement)」（WTO協定ではFTAと域外に対し共通関税を設定する「関税同盟」を総称して地域貿易協定と呼んでいる）の数は、1990年の27件から2006年3月には191件に達しており、かつてFTAの空白地帯であった東アジアにおいても近年FTA/EPAの締結や交渉の動きが活発化している。

我が国は伝統的に無差別原則に基づく多角的貿易体制を重視し、GATT/WTOにおける交渉を優先させてきたが、WTO協定と統合的なFTA/EPAは多角的貿易体制を補完し、貿易自由化・経済活性化に有効であるとの立場から、2002年11月に我が国初のFTA/EPAである「日・シンガポール経済連携協定」、2005年4月には「日・メキシコ経済連携協定」を締結し、今回の「日・マレーシア経済連携協定」は3番目のFTA/EPAとなる。

(2) 日・マレーシア経済連携協定の交渉経緯

2002年1月、小泉総理は東南アジア諸国連合 (ASEAN) 歴訪の際のシンガポールでの演説で「日・ASEAN包括的経済連携構想」を提唱、同年4月にミャンマーで開催された第18回「日・ASEANフォーラム」ではASEAN全体と可能な連携の範囲を模索する一方で二国間での取組も併せて進めていくことなどをASEAN側に説明した。同会議では、最終的には日本のイニシアティブを歓迎し、共に取り組んでいくことで意見が一

致した。

また、同年 12 月、東京における日・マレーシア首脳会談で、小泉総理から、マレーシアは A S E A N の中核であり、十分連携を取りつつ協議を進めたい旨の発言があった。

2003 年 5 月から 11 月にかけては「日・マレーシア経済連携協議」が 4 回にわたり開催され、同年 12 月には、首脳会談において、二国間の経済上の連携に関する協定の交渉を開始することで意見が一致した。その後、2004 年 1 月より両国間で交渉を行った結果、2005 年 5 月に「日・マレーシア経済連携協定」の主要点について大筋合意に達し、同年 12 月 13 日にクアラルンプールにおいて、小泉総理とアブドゥラ・マレーシア首相との間でこの協定の署名が行われた。

2 . 本協定の概要

(1) 協定の特徴

本協定は、前文、本文 159 箇条及び末文並びに協定の不可分の一体を成す 7 の附属書から成っているほか、この協定に関連し、実施取極が作成されている。

本協定の特徴は、まず、物・資金・人材の移動の自由化・円滑化、ルールの調和及びそれらに伴う協力を対象とする包括的経済連携協定であること、特にモノの自由化において、ほぼ全品目の関税を撤廃することとしており、W T O ルールの求める水準を大きく超えるハイレベルなものを志向している。

さらに、知的財産、競争、基準認証、ビジネス環境整備等に係るルールの整備のほか、サービス貿易における規制の透明性・安定性の向上、投資の透明性・安定性の向上、投資家・投資財産の保護強化なども盛り込んだ幅広い経済関係の強化を図る協定となっている。

(2) 協定の意義

本協定の意義は、(ア)東アジア共同体構想の具現化、(イ)マレーシアにおける日本企業の経済的利益の確保、(ウ)マレーシア産業の国際競争力の強化等にある。具体的に(ア)としては、A S E A N 諸国との包括的な連携の重要なステップとなること、(イ)としては、日本企業のマレーシアでの事業環境の向上、部品調達コストの低減による競争力向上、新たなビジネスモデルの可能性、(ウ)としては、マレーシアの国内産業を、国際競争を通じて強化し、段階的な自由化を図ること、日本側からの各種協力を通じた競争力強化等が挙げられる。

3 . 物品の貿易

(1) 関税の撤廃

「関税及び貿易に関する一般協定 (G A T T)」においては、国内産業の保護は数量制限を原則禁止して関税により行うこととしており、その関税についても締約国間の交渉のできる限り撤廃することを目標としている。F T A / E P A においても関税撤廃は基本要素であり、貿易拡大に対する期待も大きい。

本協定では、各締約国は、別段の定めがある場合を除き、附属書 1 の自国の表に従って関税を撤廃し、又は引き下げる (第 19 条 1)。関税上のこの特惠待遇は、本協定で別途規

定される原産地規則（第3章）を満たす他方の締約国の原産品に対して与えられる。

この結果、我が国による関税撤廃は、総品目数 9,265 品目（HS 9 桁ベース¹2004 年関税分類。以下同じ。）のうち、関税の撤廃を行う品目は 8,176 品目（約 88.2%）となる（即時撤廃するものが 7,510 品目、一定の経過期間を経た後に関税を撤廃するものが 666 品目）。金額ベースでは 10 年以内に輸入総額の約 94%²が無税化されることとなる。

これに対し、マレーシアによる関税撤廃は、総品目数 10,590 品目のうち、関税の撤廃を行う品目は 10,441 品目（約 98.6%）となる（即時撤廃するものが 7,862 品目、一定の経過期間を経た後に関税撤廃するものが 2,579 品目）。金額ベースでは 10 年以内に輸入総額の約 99%³が無税化される。これは日・シンガポール協定や日・メキシコ協定と比較しても高い水準にある。特に日本側は、ほぼ全ての鉱工業品関税及び一部の農林水産品に係る関税を撤廃し、マレーシア側も、全ての自動車・自動車部品、ほぼ全ての鉄鋼製品等の関税を撤廃することとなっている。

（2）WTO 整合性

FTA/EPA は、加盟国には同じ関税率を適用するという GATT/WTO の最も基本的な原則である最恵国待遇の原則の例外をなすものとして、GATT 第 24 条で一定の要件が設けられている。

GATT 第 24 条は、(ア) FTA 加盟国間では、「実質上すべての貿易」について関税等の制限的通商規則を廃止すること、(イ) 非加盟国に対して、FTA 設定後に関税引上げ等の通商規則を制限的なものとしてはならないこと、(ウ) FTA は、「妥当な期間内」に完成させなければならないこと、の 3 点を FTA の要件として挙げている。

このうち、「実質上すべての貿易」については、国際的に確立した定義はないが、(ア) 域内の貿易量の概ね 90% 以上を無税譲許すること、(イ) 特定セクターを一括除外しないことが最低限必要であると一般的に解されている。「妥当な期間内」については、「GATT 第 24 条の解釈に関する了解」により、原則 10 年以内とされている。

本協定を WTO 整合性の観点から考察すると、(ア) 貿易額については 90% 以上の関税撤廃が行われていること、(イ) 一部品目について関税撤廃の例外となる品目を含むが、関税撤廃の対象となる分野については、農林水産品を始め全ての分野を含んでおり、対象外とされている分野はないことから、WTO 整合性の問題は生じないものと考えられる。また、「妥当な期間内」についても、10 年以内という要件を満たしている。

¹ HS (Harmonized Commodity Description and Coding System) とは、国際貿易の対象となる全商品を 6 桁のコードで表す国際統一商品分類のことで、関税率表や統計品目表などに使用する。税関での商品分類に責任を有する関税協力理事会が開発した。1988 年にその条約が発効し、2000 年 10 月現在で我が国をはじめとする 101 か国及び欧州連合 (EU) が加盟している。HS は、貿易環境の変化や技術革新による新商品開発等への対応のため、改正が随時行われ、直近の改正は 2002 年 1 月に行われた。なお、我が国は、6 桁のコードに 3 桁の関税率表の細分番号を付し、統計用に使用している。

² 柴山和久 / 中澤剛太「マレーシアとの経済連携協定の分析」『関税と貿易』54 巻 1 号 (平 18.1) 26 頁

³ 同上

(3) 自動車の関税撤廃

両国間の関税撤廃の中でも、特筆すべきは、マレーシアによる自動車及び自動車部品に対する関税の撤廃である。マレーシアでは1980年代に当時のマハティール首相が「国民車構想」を提唱し、自動車産業を国の主要産業として育成するための政策をとってきており、その主要な手段の一つが高関税の維持である。本協定では、表1に示すとおり、現地組立車用の部品を本協定の発効後直ちに関税を撤廃するほか、完成車や現地組立車用以外の部品の関税を段階的に引き下げ2015年には全て無税とすることとなっている。

マレーシアでは、2005年に国際的な配慮から見直された自動車税制で、完成輸入車の関税率について、ASEAN域外からの輸入車は、従来の80～200%から50%に、域内からの輸入車は70～190%から20%に引き下げた。同時に、内国物品税を従来の60～100%から、国産車・輸入車に関わらず90～250%にまで引き上げた。

表1 自動車分野の市場アクセス（マレーシア側関税の譲許）

	現在	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
3,000cc 超乗用車	50%	35%	20%	0-5%	0-5%	関税撤廃					
2,000cc 以上、 3,000cc 以下乗用車	50%	40%	30%	20%	10%	関税撤廃					
3,000cc 超 MPV、 20t 超トラック、 バス	50%	40%	30%	20%	10%	関税撤廃					
上記以外の完成車	50%	45%	40%	35%	30%	25%	20%	15%	10%	5%	関税撤廃
現地組立車用部品	10%	関税撤廃									
上記以外の部品	20%	20%	20%	0-5%	0-5%	関税撤廃					

(出所) 経済産業省資料

(4) 原産地規則

FTA/EPAにおける関税撤廃の対象は、当該締約国の産品であり、第三国から相手国を経由して迂回輸入された産品は除外される。したがって、当該産品が本当に相手国を原産地とするかどうかを確認する必要性が生じてくる。このように当該産品の原産地を決定するための規則が、原産地規則である。

本協定において原産品の定義は第28条で次のように定められている。すなわち(ア)自国で栽培された未加工の農産品のように「締約国の領域において完全に得られ、又は生産される産品」、(イ)自国で栽培された農産品のみを使用して、自国内で加工した製品のように「締約国の原材料のみから当該締約国の領域において完全に生産される産品」、(ウ)

自国産以外の原材料・部品等を自国で加工した製品のように「非原産材料を使用して当該締約国の領域において完全に生産される製品であって、附属書2に定める品目別規則に従って関税分類に一定の変更が行われる等の要件を満たす製品」の3類型である。

このうち、(ウ)は、非原産材料(第三国産の材料)の関税分類が最終製品の関税分類と異なる場合(関税分類変更基準)、非原産材料を使用して締約国の域内で生産される製品のうち、製造又は加工により一定以上の付加価値が生じている場合(付加価値基準)に、当該産品を原産品とする旨を定めたものである。

付加価値基準の場合に要する付加価値の比率(部品調達率等)については、包括的な規定はないが、附属書2において品目ごとに定められており、原則として40%に達している場合に原産品として認定することとなっている。なお、自動車(乗用車の完成車)については、この率を60%と比較的高めに設定している(附属書2)。

(5) ASEAN累積

本協定では、一部の品目について、本協定の非締約国であるASEAN加盟国で生産された材料の使用を認めている。これが本協定の原産地規則の特徴として挙げられる、いわゆる「ASEAN累積」である。ASEAN累積が認められる産品は、農産品の一部(水産加工品、ココア、ポテトチップス、野菜缶詰・熱帯果実ジュース等)と繊維製品である。なお、繊維製品については、マレーシアにおいて2工程以上を経ることが適用の条件とされる。例えば、タイからマレーシアに輸入された生地をマレーシア国内で染色し、縫製した衣類については、マレーシアの原産品として認められる。

このようにASEAN産の材料の使用を例外的に認めるのは、ASEAN地域の地域統合が一定の進展を遂げている現状を背景としていると考えられ、ASEAN累積を認めることにより、ASEANの地域統合が一層加速されるとともに、日本とASEANとの経済的な連携を強化するという目標に向けて前進することが期待される。

(6) 二国間セーフガード

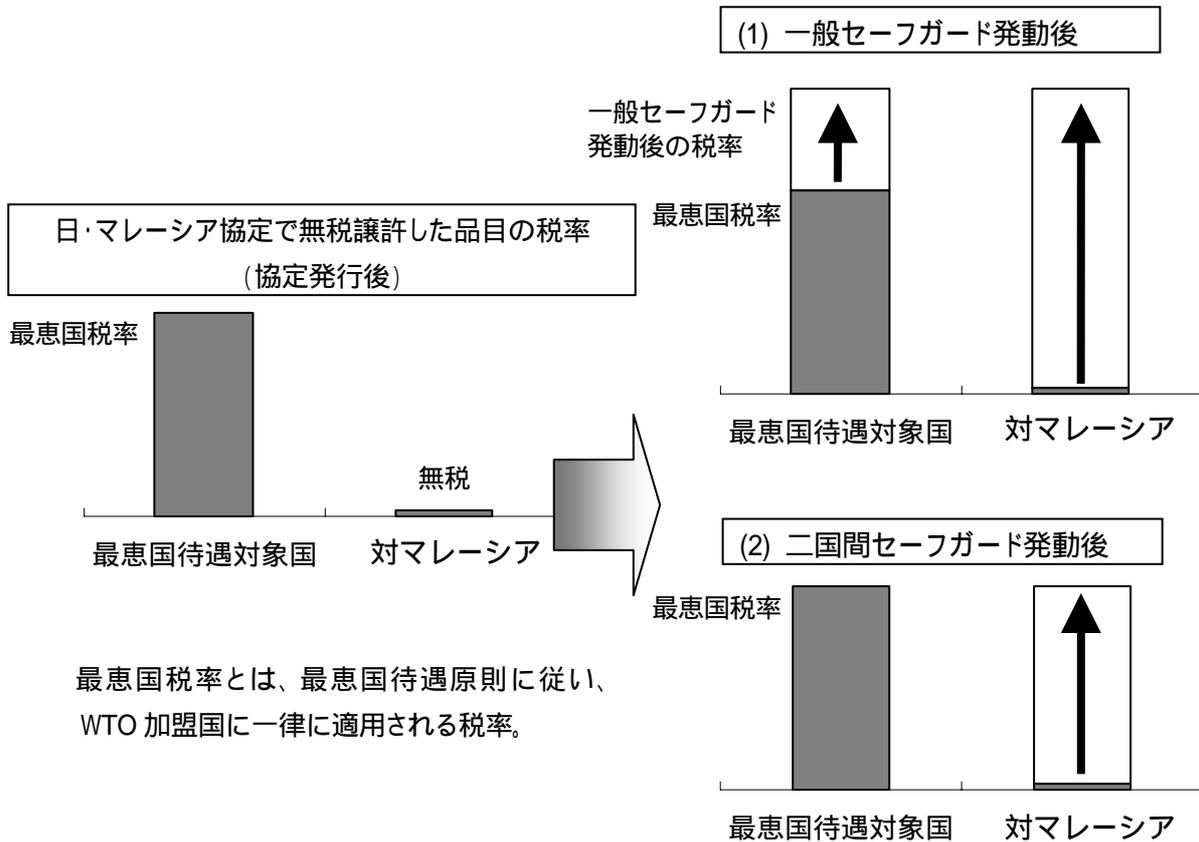
セーフガード措置とは、特定輸入産品の急増により、国内産業に重大な損害を与え、又はそのおそれがある場合に、関税引上げや輸入数量制限により、一時的に国内産業を保護するためにとられる措置のことである。WTO協定の下では、GATT第19条で認められている全品目を対象とした一般セーフガード措置などがある。

本協定では、上記WTO協定に整合的な一般セーフガード措置を発動する権利を明示的に確認する条文は設けていないが、これが妨げられるわけではない。これに加えて、本協定の締約国にのみ関税の撤廃又は引下げを行った品目について、関税の撤廃又は引下げを理由とした輸入急増により国内産業に重大な損害又はそのおそれが認められる場合に、一時的に国内産業を保護する措置として、二国間セーフガード措置が導入された(第23条)。具体的には、次頁図1に示すように、段階的関税率引下げの停止や、セーフガード発動時に第三国に適用される実行最恵国税率、又は協定発効の前日の実行最恵国税率のいずれか低い方を上限とした関税率の引上げ措置を規定している。

一般セーフガードが最恵国税率を上回る税率の引上げであるのに対し、二国間セーフガ

ードは、最恵国税率を上限として発動されるものであり、より抑制的な措置と言える。

図1 一般セーフガードと日本・マレーシア二国間セーフガードの比較



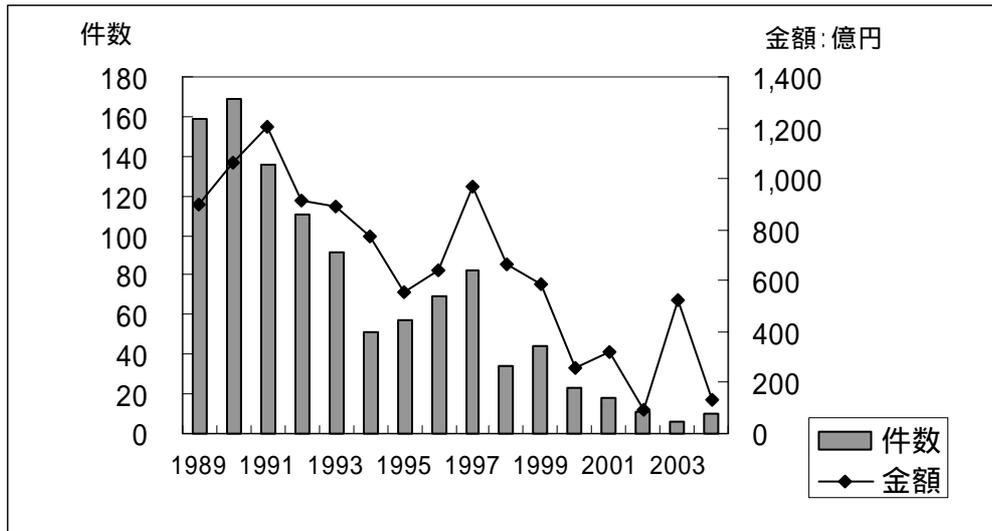
4. 投資

本協定では、両締約国間の投資をより拡大・円滑化するため、互いの国の投資家に対し投資の自由化と保護のために内国民待遇及び最恵国待遇を付与し、広範なパフォーマンス要求⁴の禁止を盛り込んだ。また、これら内国民待遇、最恵国待遇及びパフォーマンス要求の禁止の規律の例外となるものを、日・メキシコ協定と同様、ネガティブリストとして掲げるといって明記することによって、透明性の高いルールを規定した(第80条及び附属書4)。また、両締約国の投資家間の紛争解決の手続についても定めている(第85条)。

なお、日本の対マレーシア直接投資は次頁図2に示されるとおり、近年、やや停滞気味となっている。

⁴ 「パフォーマンス要求」とは、自国に進出する投資家に対して、一定額の輸出を義務付けること、部品の現地調達を義務付けること、部品輸入額を製品の輸出額と関連づけること、自国における販売を輸出額と関連づけて制限すること、現地に技術移転することを要求すること等の特定措置の履行要求を行うことである。本協定では、WTO協定附属書1A「貿易に関連する投資措置に関する協定の附属書」に必要な変更を加えた上で援用する旨を規定している(第79条)。

図2 日本の対マレーシア直接投資の推移



(出所) 財務省統計より作成

5. サービス貿易

サービス貿易とは、サービス実務、通信サービス、金融サービスなどのサービスの国際取引のことであり、日本のマレーシアに対する貿易・サービス収支の状況は次頁表2に示すとおりである。

サービス分野の貿易については、市場アクセスに関し、他方の締約国のサービス及びサービス提供者に対し、附属書6の自国の表において合意・特定した条件及び制限に基づく待遇よりも不利でない待遇を与える旨を定めている(第96条)ほか、内国民待遇(第97条)最恵国待遇(第101条)を与える旨を規定している。これにより、サービス分野の貿易においても、透明性・安定性の向上を図り、WTOの水準よりもハイレベルな自由化を志向している。

サービス貿易のWTO協定における水準は、日本の自由化対象分野が102分野にとどまっている。これに対し、本協定では139分野まで拡大し、自由化対象分野は日・シンガポール協定の134分野を上回る。なお、対象分野については、本協定及び日・シンガポール協定ではポジティブリストであるのに対して、日・メキシコ協定はネガティブリストであるため、分野数について単純に比較することはできない。

6. 知的財産、反競争的行為の規制、ビジネス環境整備

本協定の特徴のひとつは、知的財産に関して一章を充てたことである(第9章)。知的財産の保護に関し、内国民待遇、最恵国待遇を与えること、制度運用における透明性を促進すること、知的財産の保護についての啓発を促進することを定めるほか、特許・意匠・商標・著作権など、保護の対象となる知的財産の範囲を広範かつ明確に定めている。

これは知的財産保護の制度が確立しているか否かが、企業や投資家にとって、投資先選択の重要な指針となっており、本協定が知的財産保護の規定を整備したことは、両国間の

表2 日本の対マレーシア貿易・サービス収支の状況（単位：億円）

	輸出（受取）		輸入（支払）		収支		
	貿易	サービス	貿易	サービス	貿易	サービス	計
2004年	12,674	-1,362	13,700	1,316	-1,026	-2,678	-3,704
2003年	12,179	-323	12,950	1,403	-771	-1,726	-2,497
2002年	12,941	984	12,463	1,725	478	-741	-263
2001年	12,664	870	13,971	1,682	-1,307	-812	-2,120
2000年	14,225	1,070	13,980	1,662	245	-592	-346

（出所） 財務省統計資料（<http://www.mof.go.jp/1c004.htm#bm4>）

投資促進に大きく資するものと言える。また、我が国からの投資誘致をめぐり、マレーシアと競合関係にある諸国に対して、我が国は交渉力を増すことが可能となり、本協定が我が国にとって、一つのモデルとして機能することも期待される。

この他、本協定では、反競争的行為への適切な措置、協力の実施を定め、公正な取引と競争の促進を図るほか（第10章）「ビジネス環境の整備に関する小委員会」や「ビジネス環境の整備に関する連絡事務所」の設置など、政府・民間部門・関連団体の参加によるビジネス環境改善のための枠組みについても定めている（第11章）。

7. むすび

2005年4月に発効した日・メキシコ協定については、発効前後の2004年と2005年と比較すると、日本からメキシコへの輸出額が4割増、メキシコから日本への輸入額が2割増と大きく伸びているほか、自動車関係を中心にメキシコに追加・新規投資を実施する企業が増加するなど、投資面でも効果が現れている。ビジネス環境整備に関しても、2005年4月に第1回の「ビジネス環境整備委員会」が開催されるなど、地道な努力が進められており、着実に効果が発揮し始めている。

2004年の日本からマレーシアへの輸出額は約1兆3,500億円、輸入額も合わせた貿易総額は約2兆9,000億円であり、マレーシアはこれまでのEPA相手国の中では最大の貿易相手国となる。経済産業省の試算によると、本協定による経済効果は約4,000億円、我が国のGDP押し上げ効果は34億400万ドル（0.08%）に達すると見込まれている。

EU、北米等を中心に、世界各地で広域の経済連携が進められており、中国もASEANとの経済連携を進めている。このような状況の中で、我が国は、次頁表3に示すとおりEPAの取組を進めており、その中で、フィリピン及びタイとは既に大筋合意に達し、韓国との交渉も進めている。本協定は、知的財産保護に一章を充てるなど、今後のEPA締結交渉を進めるにあたり、新たなモデルを提供するものとして評価される。

我が国は、レベルの高い内容を志向するという従来からの方針を維持しつつも、本協定を含む3件の実績を踏まえて、EPA締結交渉のスピードアップを図ることが期待される。

表3 我が国のEPAの取組状況

フィリピン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2005年11月29日に両国首脳間で大筋合意。 ・ できるだけ早期の署名・発効に向け、実務者レベルで協定案を協議中。
タイ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2005年9月1日に両国首脳間で大筋合意。 ・ できるだけ早期の署名・発効に向け、実務者レベルで協定案を協議中。
インドネシア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2005年6月の首脳会談において、二国間EPA交渉の立ち上げに合意。 ・ 2005年7月に交渉を開始し、これまでに三回開催。次回会合は本年4月に開催予定。
アセアン リジョナル	<ul style="list-style-type: none"> ・ これまでに2回の全体交渉会合を開催。(2年以内の交渉終了に向け努力) ・ 日本と単独にEPAを締結(又は交渉・協議)をしていない国々とは、リジョナル協定交渉の枠内で二国間交渉を実施。ベトナム・ブルネイについては独立した二国間EPAを視野に検討。
韓国	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2003年12月に交渉開始。出来るだけ早期の合意を目指し鋭意交渉中。
チリ	<ul style="list-style-type: none"> ・ EPA締結の可能性を検討する産学官共同研究会を4回実施。 ・ 2005年11月の首脳合意に基づき、二国間EPAの交渉を本年2月に開始。
インド	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2005年7月に、EPA検討を含む共同研究会(JSG)を開始し、これまでに3回開催。6月に報告書を提出する予定。 ・ 2005年4月にEPAを視野に入れた「政策対話」(経産省-印商工省)を開催、ワーキンググループ(WG)設置に合意。10月に第1回WGを開催。
オーストラリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2005年4月の首脳会談において、両国間のEPAのメリット・デメリットの検討も含む経済連携の強化に向けた研究を2005年11月に開始し、これまでに2回開催(原則2年以内)。
スイス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2005年4月の首脳会談において、両国間のEPAのメリット・デメリットの検討も含む経済連携の強化に向けた研究を2005年10月に開始し、これまでに2回開催。

(出所) 経済産業省資料