

RCEPによる地域的な経済連携  
 一般調査報告書

要旨

2020年11月15日に開催された第4回東アジア地域包括的経済連携(RCEP)首脳会合において、ASEAN10カ国、日本、中国、韓国、オーストラリア及びニュージーランドの15カ国がRCEP協定に署名しました。今後、各国の国内批准手続きが進むことで、アジアを中心とする巨大な経済連携が生まれると期待されています。今回のレポートでは、①RCEPの概要を紹介するとともに、②タイ及び愛知県の貿易統計を整理することで、RCEPによる貿易ルールの一貫が両国地域においてどのようなインパクトがあるのかを議論します。

1. RCEPの概要

RCEP協定は2011年8月に物品、サービス、投資分野の作業部会の設立について、日本と中国が共同でASEAN側に提案したことをきっかけに、2012年11月から正式な交渉がスタートしたものです。2019年11月以降、インドが交渉に不参加となりましたが、残り15カ国によって交渉開始から8年で妥結されました。本協定は、世界のGDP、貿易総額及び人口の約3割をカバーし、日本の貿易総額のうち、約5割を占める地域における経済連携を実現するものです。日本にとって、中国および韓国と締結する初めての自由貿易協定であり、類似の地域間の経済連携協定と比較しても大規模であるため(表1参照)、市場アクセスの改善や知的財産、電子商取引等のルール整備を通じて、東アジア地域全体の貿易・投資の促進やサプライチェーンの効率化が期待されています。

初めての自由貿易協定であることから、自動車部品、鉄鋼製品、化学製品等について対日無関税品目が上昇すること(中国:8%→86%、韓国:19%→92%)が成果となります。対ASEANでも、タイにおいて自動車部品の一部やカンボジアにおいて乗用車のほとんどを対象に既存の経済連携協定からの上積みを確認できています。

表1 各地域経済連携協定が対象とする経済規模

	GDPの世界割合	人口の世界割合	日本の貿易額(比率)
RCEP	29%	30%	47%
CPTTP	13%	7%	15%
日EU・EPA	24%	8%	12%

出所:世界銀行統計、財務省貿易統計などより作成

物品の貿易を中心とする市場アクセスの面では、関税の引き下げや撤廃の対象拡大が注目されます。繰り返しますが、日本にとって中国、韓国と締結する

	ASEAN豪NZ FTA 2010年発効	RCEP	CPTTP 2018年発効
		政府調達 市場アクセスなし	政府調達 市場アクセスあり
電子商取引 データに係る規定無し	電子商取引 データフリーフロー、データローカライゼーション要求禁止	電子商取引 ソースコード開示要求禁止も規律	電子商取引 ソースコード開示要求禁止も規律
知財 協力主体、商標はTRIPS準用、特許や意匠にかかる個別規律なし	知財 模倣品の職権差止め、廃棄権限の付与、悪意商標等も規律	知財 植物新品種保護条約への加入義務、特許権の存続期間の延長等も規律	知財 植物新品種保護条約への加入義務、特許権の存続期間の延長等も規律
投資 技術移転要求やロイヤリティ規制にかかる規定なし	投資 技術移転要求やロイヤリティ規制を禁止する規律	投資 CSR、環境配慮等も規定	投資 CSR、環境配慮等も規定
サービス、自然人の移動 ポジティブリスト	サービス、自然人の移動 サービスはネガティブリスト ※一部の国は一定期間後	サービス、自然人の移動 サービスはネガティブリスト	サービス、自然人の移動 サービスはネガティブリスト
関税、原産地規則、 基準認証、経済協力等	関税、原産地規則、 基準認証、経済協力等	関税、原産地規則、 基準認証、経済協力等	関税、原産地規則、 基準認証、経済協力等

図1 RCEPと他協定の対象分野に係る比較

自由貿易協定では、貿易に直接関係する「関税、原産地規制、基準認証、経済協力等」に関するルール以外に、「サービス、自然人の移動」、「投資」、「知的財産」、「電子商取引」など幅広い分野が対象となります。図1において、RCEPが対象とするルール分野を、ASEAN地域で締結されている既存の自由貿易協定と比較します。RCEPでは、大項目としてASEAN豪NZ

FTA では規定されていなかった「政府調達」が加わっている一方、CPTPP で規定されている「国有企業、環境、労働」は対象外です。個々のルールでも、協定毎に特徴があるため、代表的なものを簡単に紹介します。

#### (1) サービス分野への市場アクセス

・中国、タイ、フィリピンなどサービス分野の自由化がポジティブリスト形式の国は、発効後3年以内にネガティブリスト方式への転換のための手続が必要。

#### (2) 投資ルールの強化

・投資を行った企業に対して技術移転を要求したり、企業間の技術ロイヤリティーの率や額を規制したりすることを禁止。

#### (3) 電子商取引分野ルールの新設

・情報の電子的手段による自由な越境移転を妨げたり、コンピューター関連設備の設置を要求したりすることを原則として禁止。

#### (4) 知的財産権の保護水準向上

・広く認識されている商標の条件として、自国・他国での商標登録を要求することを禁止。

・悪意による商標の出願を拒絶・登録を取り消す権限を当局に付与することを義務付け。

#### (5) 通関手続きの円滑化と透明性の向上

・可能な限り48時間以内に貨物の通関を認めること、急送貨物は6時間以内、生鮮食品等は6時間未満での引き取りを認めることを義務付け。

・輸入前に関税分類等を事前教示する手続きについて、可能な限り90日以内で回答し、少なくとも3年間は有効とすることを義務付け。

RCEPは、ASEAN10か国のうち6か国、非ASEAN署名国5か国のうち3か国が寄託してから60日後に発効されることとなっています。タイでは2021年半ばの批准を目指して国内手続きが進められており、今後の各国の手続きを注視する必要があります。経済界からもRCEPの早期発効を期待する声や将来的なインドの参加を求める意見が出ています。

## 2. タイの貿易概況とRCEPへの期待

タイの輸出入について国別金額の推移を図2に示します。2000年からコロナ禍の影響が生じる前の2019年までの20年間で輸出入額がそれぞれ3.5倍、3.8倍

に拡大しています。そのうちRCEPの対象国に注目すると、2019年における輸出先のシェアでASEANが25.5%、東アジア及びオセアニアが28.5%、輸入先のシェアでASEANが19%、東アジア及びオセアニアが41.0%となっており、輸出入ともにRCEP対象国が過半数を超える状況です。なお、タイの主要貿易相手国は、2019年実績で輸出が、1位：米国(12.7%)、2位：中国(11.8%)、3位：日本(10.0%)、輸入が、1位：中国(21.3%)、2位：日本(14.1%)、3位：米国(7.3%)の順となっており、RCEP域外国の中には米国やヨーロッパ諸国が多く含まれます。輸出入ともに取引国がバランス良く分散されているため、特定の国や地域での経済悪化から被る影響が少ない点は評価されます。

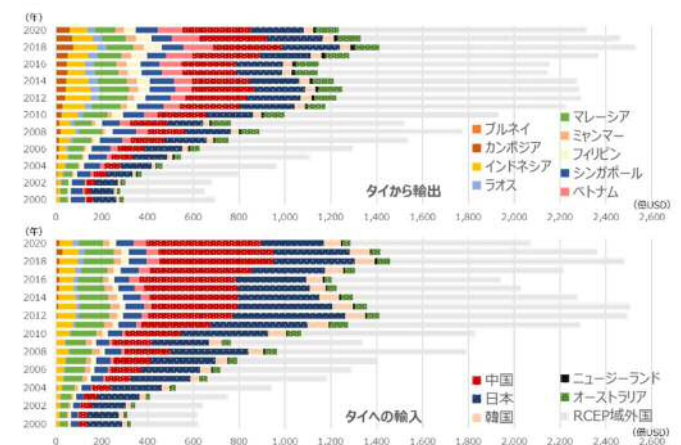


図2 タイの輸出入における国別金額の推移  
出所：タイ商務省（凡例は輸出入共通）

次に、RCEP対象国について、2020年におけるタイからの輸出入・製品別順位を表2に整理します。タイの世界全体を対象とする主要輸出製品は、1位：自動車・部品、2位：パソコン・部品、3位：宝石・アクセサリ、4位：ゴム製品、5位：プラスチック材料の順です。そのため、RCEP対象国においても、ASEAN及びオセアニアに対する自動車の輸出拠点である様子が確認できます。また、日本への輸出でも自動車・部品が1位となっており、2国間の自動車サプライチェーンが密接であることを裏付けています。資源国であるインドネシア、オーストラリア、ブルネイからは石炭、原油などの輸入が目立ちます。なお、インドネシアへの航空機・部品の輸出は単月数値の影響が大きく、変則的なものと考えられます。一方で、中国に対しては、工業素材を

輸出して加工された製品を輸入する生産工場的な側面と、農産物の市場としての側面が見られます。

表2 タイからの主な輸出入品目(RCEP 対象国)

地域・国	輸出	
東南アジア	ブルネイ	①石油製品、②自動車・部品、③米
	カンボジア	①石油製品、②飲物、③家畜製品
	インドネシア	①航空機・部品、②自動車・部品、③プラスチック材料
	ラオス	①石油製品、②家畜製品、③自動車・部品
	マレーシア	①自動車・部品、②天然ゴム、③パソコン・部品
	ミャンマー	①飲物、②石油製品、③機械・部品
	フィリピン	①自動車・部品、②電気回路、③美容・コスメ・化粧品
	シンガポール	①宝石・アクセサリ、②電気回路、③石油製品
	ベトナム	①自動車・部品、②プラスチック材料、③化学品
東アジア	中国	①プラスチック材料、②果物、③ゴム製品
	日本	①自動車・部品、②鶏肉加工品、③電話機・部品
	韓国	①ゴム製品、②パソコン・部品、③電気回路
オセアニア	ニュージーランド	①自動車・部品、②エアコン・部品、③プラスチック材料
	オーストラリア	①自動車・部品、②宝石・アクセサリ、③エアコン・部品
全世界	①自動車・部品、②パソコン・部品、③宝石・アクセサリ	
地域・国	輸入	
東南アジア	ブルネイ	①原油、②天然ガス、③化学品
	カンボジア	①宝石・アクセサリ、②野菜・果物等、③鉱物・スクラップ
	インドネシア	①石炭、②原油、③機械・部品
	ラオス	①その他の燃料、②宝石・貴金属、③野菜果物等
	マレーシア	①パソコン・部品、②化学品、③原油
	ミャンマー	①天然ガス、②植物由来商品、③鉱物・スクラップ
	フィリピン	①パソコン・部品、②電気回路、③鉱物・スクラップ
	シンガポール	①パソコン・部品、②宝石・貴金属、③石油製品
	ベトナム	①家電、②電気機械・部品、③鉄製品
東アジア	中国	①電気機械・部品、②機械・部品、③家電
	日本	①機械・部品、②鉄製品、③電気機械・部品
	韓国	①鉄製品、②電気回路、③化学品
オセアニア	ニュージーランド	①牛乳・乳製品、②野菜果物とその加工品、③紙・紙製品
	オーストラリア	①原油、②鉱物・スクラップ、③天然ガス
全世界	①機械・部品、②原油、③電気機械・部品	

出所:タイ商務省

タイはこれまで、2 国間(日本(JTEPA)、オーストラリア(TAFTA)など)、及び地域間(ASEAN(AFTA)、ASEAN-中国(ACFTA)など)で 13 の自由貿易協定(FTA)を締結し、貿易を拡大させてきました。タイ商業省外国貿易局によると、2020 年通年の FTA を利用した輸出額は 580 億 7,700 万ドルで、利用率は 76.5%とのことです。発効手続きが進む RCEP に加え、環太平洋パートナーシップに関する包括的および先進的な協定(CPTPP、いわゆる TPP11)への参加の是非も検討が進められています。

タイで実施されたセミナーでは、RCEP の評価として、対象地域の経済規模が大きく、国家間の交渉力が増大することや、輸出入手続きの簡素化が進むことに期

待が寄せられる一方で、他の FTA と比較して関税引き下げまでの猶予期間が長いことため効果が限定的であり、利益を享受できるのは少数の国に限られるのではないかとコメントもありました。

3. 愛知県の貿易概況と RCEP への期待

(公財)あいち産業振興機構の「令和元年における愛知県内貿易港の輸出入動向」に基づき、2019 年の愛知県内貿易港(名古屋港、衣浦港、三河港及び中部国際空港)における輸出入の概況を整理します。図 3 で、県内貿易港からの輸出入の地域割合を示します。愛知県からの貿易は、約 8 兆 7 千億円の輸出超過(輸出額が輸入額の 2.2 倍)であることに注意が必要です。図 4 では、RCEP 対象国における国別の輸出入品目を示します。

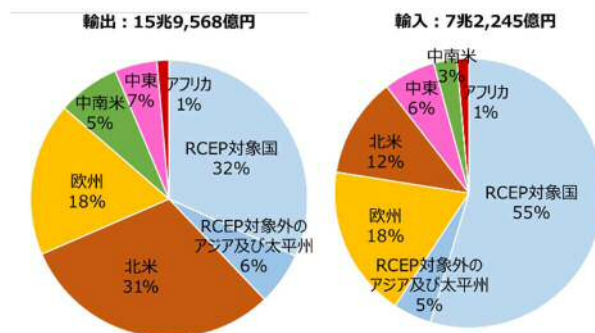


図3 愛知県の輸出入における地域別割合  
出所:(公財)あいち産業振興機構

本県からの輸出はアジア大洋州、北米、欧州等のバランスが良いことが特徴です。国別ではアメリカ(28.2%)、中国(15.0%)、タイ(4.6%)の順となっています。品目別では自動車(35.5%)、自動車の部分品(13.1%)、原動機(3.7%)の順となります。RCEP 対象国について国別の輸出品目に着目すると、機械類及び輸送用機器の輸出金額が大きくなっています。中国では主要品目である自動車の部分品:5,462 億円、原動機:1,388 億円、自動車:1,082 億円それぞれ 22.9%、5.8%、4.5%を占めます。RCEP は初の対中国経済連携協定となり、自動車部品の約 87%の品目(日本全体の対中国輸出 5 兆円)について関税が撤廃されます。当該品目には電気自動車やガソリン車の重要部品(モーター、リチウムイオン蓄電池の電極・素材、エンジン部品、カムシャフト、エンジン用ポンプ等)も含

まれており、本県からの輸出も拡大されることが期待できます。韓国についても、自動車部品は本県からの主要な輸出品目(石油製品、原動機及び自動車の部分品がほぼ同額)であり、約78%の品目で関税が撤廃される予定です。

ASEAN各国への輸出品目を詳しく見ると、自動車の製造拠点が集積するタイやインドネシアでは自動車の部分品が首位なのに対し、フィリピンやベトナムでは完成車が首位であること、電気電子産業の発達したマレーシアでは半導体等電子部品が首位であることなど、各国の産業構造を反映しています。先述のとおり、RCEPによってタイにおける自動車部品の一部、インドネシアにおける鉄鋼製品など市場アクセス面での上澄みはあるものの、日本とASEAN各国の間にはRCEP以外にも複数のFTAがあるため、最適なFTAを選択することが求められます。

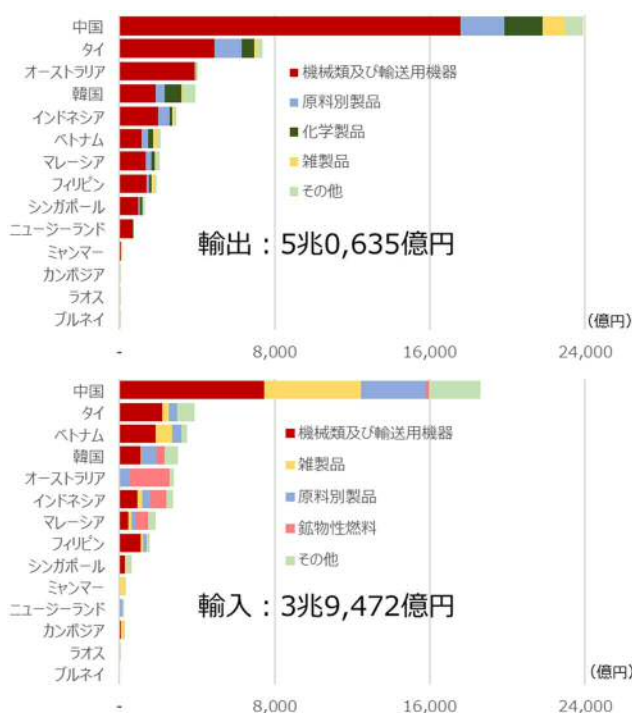


図4 愛知県のRCEP対象国における輸出入品目  
出所: (公財)あいち産業振興機構

本県への輸入については、RCEP対象国が54.6%のシェアです。特に中国は本県の輸入総額の25.8%を占め、20年連続で第1位となっています。品目については、中国やベトナムからの雑製品(メリヤス編み及びクロセ編み衣類等)やオーストラリア、インドネシア及びマレーシアからの鉱物性燃料等が含まれ、機械類及び輸送用機器中心の輸出と比較して多様性が見られ

ます。

日本政府は3月19日、RCEPの経済効果について、GDPを約2.7%押し上げるという試算を発表しました。押し上げ効果の内訳は、輸出:0.8%、投資:0.7%、民間消費:1.8%と予測されています。これはCPTPPのGDP押し上げ効果:約1.5%よりも大きなもので、貿易相手国として1位の中国、3位の韓国と初めて締結する貿易協定である影響が大きいとのこと。これまで紹介した通り、愛知県の貿易構造においても、中国及び韓国への自動車の部分品等の輸出量は大きいと見込まれ、ポジティブな経済効果が期待されます。各方面で国家間の摩擦が強まる中、地域の国々が連携・協調して新たな経済連携の枠組みを構築することは意義ある取り組みです。RCEPの発行手続きが進む中、新たな貿易ルールによって本県の輸出入や経済環境にどのような影響があるのか、引き続き注視してまいります。

#### 4. おわりに

貿易とは関係のない話題ですが、先日、整備が進むバンスー中央駅と首都圏鉄道のレッドラインを視察する機会に恵まれました※。バンスー中央駅は、100年以上タイ国鉄の拠点として親しまれてきたファランポン駅に代わる新たなターミナル駅としてタイ運輸省と日本の国土交通省からの支援を受け、国際協力機構(JICA)が策定したマスタープランに基づき開発されており、完成すればASEAN最大の鉄道輸送拠点となる計画です。

真新しい駅舎は曲線を多用したデザインで、採光や吹き抜けが大きいことから開放的な雰囲気でした。試運転を始めたレッドラインは、揺れが少なく乗り心地が良く、高架区間が長いと眺望も良好でバンコク北部の景観を満喫することができました。今後、商業施設の入居や地下鉄との接続、路線の整備が進み、旅客で賑わう新駅を利用するのが楽しみです。

一方で、昨年末にプライベートで利用したファランポン駅も歴史の重みを感じる素晴らしい施設でした。ドーム型の屋根で覆われたコンコースとホームはバンスー駅に負けない解放感があり、大きな荷物を抱えてタイの地方とバンコクを行きかう旅行客やディーゼル機関車により煤けた線路からは旅情を感じました。ファラ

ンポーン駅はバンスー駅の開業に伴い、駅としての役目を終え、博物館などに再整備される予定とのことです。コロナ禍で、旅行客が少ない状況は続きますが、着実に交通インフラの整備が進む様子から、東南アジアの活力を感じることができました。

※整備計画の詳細は JETRO のビジネス短信を参照  
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/03/6d231b58358d01d6.html>



図 6 歴史あるファランポーン駅  
筆者撮影

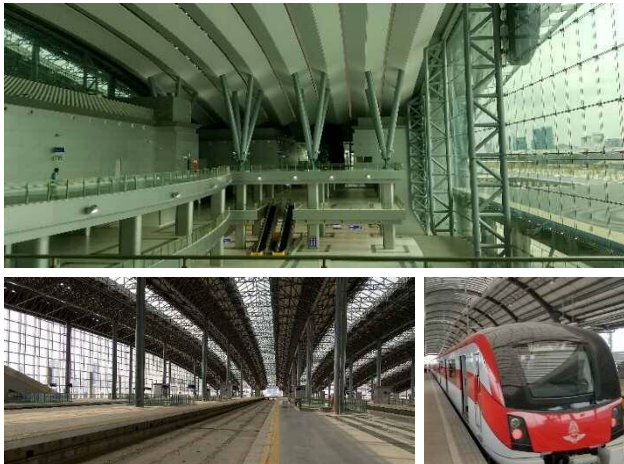


図 5 開発中のバンスー駅とレッドライン  
筆者撮影

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。