

2007 年度 岩本ゼミ・矢野ゼミ ディベート

『日タイ経済連携協定は日本経済にとってプラスかマイナスか？(農業・自動車産業)』

岩本ゼミ立論

2007 年 11 月 14 日 岩本ゼミ 13、14、15 期生

認識

WTOにおける貿易自由化への流れが行き詰るなか、世界各地域では特に近年 FTA、EPA 締結、及びその協議が盛んに行われている。日本の位置する東アジア地域は FTA 空白地域と呼ばれる後進地域であるが、ここ数年で ASEAN 諸国を中心として FTA 構想が進展しつつある。このような中、日本の外交も WTO 重視から FTA へも視野を広げる方針へ移行してきている。そこで我々は現在大筋で合意がなされている JTEPA(日タイ経済連携協定)に関してこれが日本にどのような影響を及ぼすかを考察する。

主張

JTEPA 締結は日本経済にとってマイナスの影響が強い。

1. 農業・食料分野

岩本ゼミは、I～IVの4点をもって、JTEPAの締結は日本経済にとってマイナスと主張する。

I. 関税撤廃による、対タイ輸入増の影響

JTEPA 締結による関税の撤廃、引下げによって、対タイ食料輸入は増加すると推察される。これら対タイ輸入品目を2種に分類し、それぞれに関して EPA の効果を考察する。

(1) タイが日本の輸入市場の大部分を占めるだけの輸出余力を持たない品目に関して。このような品目における EPA の効果は、

① タイからの輸入増による貿易転換効果

①は、域外国の輸出シェア減少のみならず、域内国である日本にもマイナスの影響を及ぼす。これは特に、該当品目の世界需要に対する日本の需要の割合が高い品目で顕著である。これは、世界市場における需要逼迫が国際価格を引き上げるが、対して国内価格の低下が小さく、消費者余剰の増加が関税収入の低下や生産者の損失の合計を下回る可能性が強いためである。

(2) タイが日本の輸入市場の大部分を占めるだけの輸出余力を持つと考えうる品目に関して。このような品目における EPA の効果は、

① タイからの輸入増による貿易転換効果

② 貿易創出効果

③ 消費者余剰の増加

①は、前項の①と同じ理由でマイナスの影響が考えられる。

②は、国内農業への悪影響となる。特に日本は、政府による直接支払等の、生産者への最低限の保護が不備であり、貿易創出効果（総輸入量の増加）の軽減措置に欠けている。

II. 地域経済への影響

特に特定製品の輸入増加はその製品を生産している国内地域の経済を圧迫する。とくに国内での生産地の偏在が顕著な農産物に関してはその国内生産地域への影響が大きくなると見られる。さらに地域経済が地域農業を基盤として成り立っている地域では、地域経済全体への悪影響が懸念される。

III. 国内農業縮小による雇用の喪失

国内農業が圧迫されることで、第1次産業従事者の減少、また、加工食品の輸入増による、国内第2次産業での雇用減が懸念される。

IV. 日本の食料自給率のさらなる低下

EPA 締結で日本国内農業が打撃を受け、現状でも他の先進国と比べて格段に低い食料自給率が、さらに低下することが懸念される。

2. 自動車産業

自動車班は、以下の2点により、「JTEPA は日本にとってマイナスである」と主張する。

I. 完成車貿易において、日本にとってマイナスの効果が生じる。

完成車貿易においては、日本にとってマイナスの効果が生じる。日本からタイへの完成車輸出は、年々減少している。これは、日本企業がタイ現地に生産工場を建設しているため、完成車の輸出が減少しているものである。逆に、タイから日本への完成車輸出は年々増加している。

次に、JTEPA により関税が撤廃された場合を考える。日本企業は既にタイ現地の工場を稼働させているため、関税が撤廃されても現地の工場を用いるため（工場建設にかかった投資を回収するため）、日本からタイへの完成車輸出は増加しないと考えられる。

次に、タイから日本への輸出であるが、関税が撤廃されたことによってタイの低価格の自動車は日本に流入するため、日本国内の生産企業がダメージを受ける。

したがって、JTEPA は、完成車貿易において、日本にとってマイナスの効果を与えるものである。

II. 自動車部品貿易においては、日本には影響がない。

自動車部品貿易においては、日本にとってプラスの影響もマイナスの影響も与えない。ここにおいては、基幹部品（Tier.1 と呼ばれる、日本でしか生産できない高度な技術が必要

とする部品)と、その他の部品について考える。

まず、基幹部品の取引額は年々上昇しているが、その取引額は自動車部品全体の一部分でしかない。また、JTEPAにある「技術協力」によってタイの技術が向上した場合、現在Tier.1とされている部品の一部がタイでも生産することができるようになるため、その取引額上昇も限られたものになってくる。

次に、その他の部品を考える。確かに、その他の部品に関しても日本からタイへの輸出は年々増加している。しかしながら、10年後を考えるに、その増加額は年々減少していくと考えられる。

このことを考えるにあたり、取引されている部品がどの車種(普通車・商用車)に用いられているのかを考える。大部分は普通車に用いられている。その理由としては、商用車に関しては、現地工場部品を生産している場合がほとんどだからである。商用車はモデルも少なく、同じ部品を大量に生産することができるので、規模の経済によって現地工場で大量生産することができる。対して、普通車はモデルが多いため、工場で同じ部品を大量生産することができないため、日本で生産された部品をタイに対して輸出しているものである。

しかしながら、タイ政府の発表によると、10年後にはタイ国内の生産台数は2倍以上になることにある。このことから、タイ現地の工場で大量生産できる可能性が高まり、日本からの輸出は伸び悩むことになる。

以上より、自動車部品に関しても、タイ現地で生産できるものが増加するものである。

次に、JTEPAの効果を考える。ここでまずひとつ注意しなければならないのは、部品生産のための材料にかかるコストは、日本よりもタイの方が低コストであるということである。つまり、JTEPAにより関税が撤廃されても、タイ現地で生産する方がより安く部品を生産できることになる。

したがって、基幹部品の取引額が若干増加しても、その他部品の伸び悩みにより、自動車部品に関しては日本に何の影響ももたらさないものである。

結論

以上のように、JTEPAは農業、食料分野においてはマイナスの影響が想定され、一方自動車産業においてはその効果は期待できない。両国のこれまでの貿易、及びこれまでの両国の交渉の経緯から、この2分野における貿易自由化は大きなインパクトを両国に与えると言える。よって岩本ゼミは「JTEPAの締結は日本経済にとってマイナスである」と主張する。

岩本ゼミ立論 発表

2007 年 11 月 17 日 岩本ゼミ 13、14、15 期生

WTOにおける貿易自由化への流れが行き詰るなか、世界各地域では特に近年 FTA、EPA 締結、協議されている。日本の位置する東アジア地域は FTA 空白地域と呼ばれる後進地域であるが、ここ数年で ASEAN 諸国を中心として FTA 構想が進展しつつある中、日本の外交も WTO 重視から FTA へも視野を広げる方針へ移行してきている。我々は現在大筋で合意がなされている日タイ経済連携協定に関してこれが日本にどのような影響を及ぼすかを考察し、日タイ経済連携協定締結は日本経済にとってマイナスの影響が強いと主張する。

岩本ゼミは、農業・食料分野において、以下の 4 点をもって、日タイ経済連携協定の締結は日本経済にとってマイナスと主張する。

一つ目は 関税撤廃による、対タイ輸入増の影響である。JTEPA 締結による関税の撤廃、引下げによって、対タイ食料輸入は増加すると推察されるが、これら対タイ輸入品目を輸出余力の有無によって 2 種に分類し、それぞれに関して EPA の効果を考察する。

タイが日本の輸入市場の大部分を占めるだけの輸出余力を持たない品目に関しては、タイからの輸入増による貿易転換効果が考えられる。これは、域外国の輸出シェア減少のみならず、小国の仮定が外れる場合においては域内国である日本にもマイナスの影響を及ぼす。タイが日本の輸入市場の大部分を占めるだけの輸出余力を持つと考えうる品目に関してはこのような品目における EPA の効果は、タイからの輸入増による貿易転換効果の他に、貿易創出効果、消費者余剰の増加が考えられる。

貿易創出は、特政府による直接支払等の、生産者への最低限の保護が不備である日本においてはその影響が大きいと考えられる。

2 つ目は 地域経済への影響である。特定製品の輸入増加は、特に国内での生産地の偏在が顕著な農産物に関して、その国内生産地域へ大きな影響を与える。さらに地域農業を基盤として成り立っている地域経済全体への悪影響が懸念される。

3 つ目は 国内農業縮小による雇用の喪失である。国内農業が圧迫されることで、第 1 次産業従事者の減少、また、加工食品の輸入増による、国内第 2 次産業での雇用減が懸念される。

4 つ目は 日本の食料自給率のさらなる低下である。EPA 締結で日本国内農業が打撃を受け、現状でも他の先進国と比べて格段に低い食料自給率が、さらに低下することが懸念される。

次に岩本ゼミは、以下の 2 点により、「JTEPA は日本にとってマイナスである」と主張する。

1 つ目は 完成車貿易における日本へのマイナスの効果である。

日本からタイへの完成車輸出は、日本企業がタイ現地に生産工場を建設しているため、減少している。逆に、タイから日本への完成車輸出は年々増加している。JTEPAにより関税が撤廃されても、日本企業は既に現地の工場を稼働させているため、関税が撤廃されても現地の工場を用い、日本からタイへの完成車輸出は増加しないと考えられる。タイから日本への輸出は、関税が撤廃されたことによってタイの低価格の自動車が日本に流入するため、日本国内の生産企業がダメージを受ける。したがって、JTEPAは、完成車貿易において、日本にとってマイナスの効果を与える。

2つ目は自動車部品貿易においては、日本には影響がない点である。

自動車部品貿易においては、日本にとってプラスの影響もマイナスの影響も与えない。ここにおいては、基幹部品と、その他の部品について考える。

基幹部品の取引額は年々上昇しているが、その取引額は自動車部品全体の一部でしかなくまた、JTEPAにある「技術協力」によってタイの技術が向上した場合、その一部がタイでも生産することができるようになり、その取引額上昇も限られたものになる。

その他の部品に関しても日本からタイへの輸出は年々増加しているが、10年後その増加額は年々減少していくと考えられる。

これは取引されている部品の大部分が普通車に用いられているためである。商用車はモデルも少なく、同じ部品を大量に生産することができるので、規模の経済によって現地工場で大量生産することができる。対して、普通車はモデルが多いため、工場で同じ部品を大量生産することができないため、日本で生産された部品をタイに対して輸出しているものである。

しかしながら、タイ政府の発表によると、10年後にはタイ国内の生産台数は2倍以上になることにある。このことから、タイ現地の工場で大量生産できる可能性が高まり、日本からの輸出は伸び悩むことになる。

以上より、自動車部品に関しても、タイ現地で生産できるものが増加するものである。

また、部品生産のための材料にかかるコストは、日本よりもタイの方が低コストであるため、JTEPAにより関税が撤廃されても、タイ現地で生産する方がより安く部品を生産できることになる。

したがって、基幹部品の取引額が若干増加しても、その他部品の伸び悩みにより、自動車部品に関しては日本に何の影響ももたらさないものである。

結論

以上のように、JTEPAは農業、食料分野においてはマイナスの影響が想定され、一方自動車産業においてはその効果は期待できない。両国のこれまでの貿易、及びこれまでの両国の交渉の経緯から、この2分野における貿易自由化は大きなインパクトを両国に与えると言える。よって岩本ゼミは「JTEPAの締結は日本経済にとってマイナスである」と主張する。

第3回立論交換

矢野ゼミ立論

2007年11月13日

認識

日タイ経済連携協定(JTEPA)は、2007年4月3日に署名され、同年11月1日に発効された。日タイ EPA は日本のタイへの輸出額の約 97%を、タイからの輸入額の約 92%の関税を 10 年以内に撤廃する。日本は、WTO を中心とする多角的な自由貿易体制を通商の柱とし、その補完的な役割として EPA を推進している。日本と ASEAN 諸国との関係強化のためには、関税の自由化だけでなく、投資のルール整備や、包括的な協力が重要である。

主張

日タイ EPA は、1. 農業・食料分野、2. 自動車産業の2分野において、日本経済にとってプラスである。

1. 農業・食料分野

矢野ゼミは以下に示す、EPA を通じた安定的・多角的な食料供給の確保をもって、日タイ EPA は、日本にとってプラスであると主張する。

i)、日本とタイにおける経済協力の推進

ASEAN において、持続可能な農業発展を達成するためには、技術進歩に基づく農業生産の拡大が不可欠である。日タイ EPA により、日本からタイへは、農業生産に関する試験研究および技術協力が進展する。

中期的に日本は、タイと相互に農産物市場を自由化して、タイからの農産物を輸入する。農産物の分野で輸入大国である日本と、輸出国であるタイにとって、自由化と経済協力は相互に便益をもたらす経済合理性を持ち、日本にとってプラスである。

ii)、食料輸入の安定化・多元化

ASEAN、中国をはじめとする東アジア諸国では、

- (A) 相対的に高い人口増加
- (B) 相対的に高い経済成長
- (C) 所得増加による食料消費の変化

上記の3点より、東アジア全体の食料輸入依存度が上昇していく。2020年には、食料輸入においても、日本と中国が世界最大の食料純輸入国として並ぶ。これによって、東アジア全体の食料需要が急増する。日本は、食料輸入の大半を、輸出国4と中国に依存している。世界最大の食料純輸入国である日本にとっては、上記 i)による貿易自由化と経済協力を通

じた食料輸入の安定化・多元化が必要不可欠である。そのためには、日タイ EPA を足がかりとする、ASEAN 域内における農業生産力向上が有効と考えられる。

2. 自動車産業

現在、自動車の需要において「国内:伸び悩み、海外:拡大」という基調が続いている。国内市場が伸び悩むなか、海外市場の存在は自動車産業の更なる発展にとって不可欠である。また、日タイ EPA 締結以前から日系企業の進出がなされており、タイへの自動車部品の輸出は、年々増大している。

このことを踏まえつつ、以下のⅠ・Ⅱをもって、日タイ EPA は日本からタイへの輸出を更に増加させ、国内の自動車産業にとってプラスであると主張する。

Ⅰ、 関税撤廃による自動車部品の輸出増加

現在、タイにおける自動車部品の調達率は上昇しているが、依然として日本からタイへの部品輸出は増加している。これは、部品の現地調達化が進展する一方、需要増加に部品供給が追いついていないことや、現地生産できない高性能な部品が要求されているためである。また、タイは日本からの輸入部品と現地調達部品を組み合わせる他国向けに輸出する、つまり日本の輸出拠点としての役割も担っているため、日タイ EPA による部品関税撤廃によって対タイ部品輸出がさらに拡大することが明らかである。

Ⅱ、Ⅰに伴う鉄鋼の輸出増加

自動車部品の輸出増による影響は他の産業にも波及する。その中でも影響が顕著に見られるのが鉄鋼産業である。自動車部品を製造する上で、鉄鋼（主に自動車用途の熱延・冷延鋼板）は不可欠な原料であり、自動車部品の輸出が増えればそれに伴って鉄鋼の輸出も増加する。現在、タイでは鉄鋼の生産設備が未熟であり、その輸入のほとんどを日本に依存している。日タイ EPA による鉄鋼製品及び自動車部品の関税撤廃によって、タイへの鉄鋼輸出が増加することは明らかである。

結論

以上により、農業・食料分野では、日タイ EPA による経済協力の促進が、食料輸入の安定化・多元化につながる。そして、自動車産業では、関税撤廃による自動車の部品輸出増大、それによる鉄鋼産業の輸出増加、国内自動車産業の発展の3点により、日タイ EPA は、日本経済にとってプラスであると主張する。