

NIRA 政策レビュー

www.nira.go.jp

October 2007 No. 20

日豪EPAへの期待と不安

総合研究開発機構(NIRA) 理事長 伊藤元重

EPA交渉の障害となる農業分野

日豪EPA/FTA（経済連携協定／自由貿易協定）に関する論議の最大のポイントが農業問題である。豪州は世界有数の競争力を誇る農業国であり、豪州とEPAを結ぶことによって日本の農業が受ける影響は相当に大きなものであると想定される。本号の今野氏の分析にもあるように、農業関係者は総じて日豪EPA締結には反対である。

一方で、日豪EPAに強い期待を示している人も少なくない。本号の岩武氏のように産業界の方々も総じてEPAを進めることに積極的である。資源輸出国としての豪州に着目し、同国との経済関係を深めていくことの重要性を指摘する政府関係者もいる。また、安全保障面でも重要なパートナーである豪州との外交関係を強化するためにも、EPAを進めていくべきであるという議論もある。

農業問題は日本がEPAを進めていく上で大きな障害になってきた。日本がこれまで進めてきた東南アジア諸国とのEPAは、農業問題の障害を極力避ける方向で進んできた。豪州のような強力な農業国は交渉相手にはなかった。たしかに、タイなどは農業輸出がそれなりの規模ではあるが、そうした国との交渉においても、できるだけ多くの農業分野を自由化対象から外してきた。

今後の交渉の試金石

WTO（世界貿易機関）における自由化交渉が難航している一方で、主要国は積極的にFTAの交渉に取り組んできている。注目すべきは隣国の韓国であり、米国とのFTAで合意に達し、EU（欧州連合）とのFTAの交渉に臨んでいる。中国も、ASEAN（東南アジア諸国連合）に続いて、豪州との交渉を続けている。

日本もより積極的にEPA/FTAの交渉を多くの国と進めてい

くべきだろう。今後、日本が交渉を進めていくべき相手としては、日中韓の三国間協定、米国、EUなどが考えられる。ただ、こうした国々と交渉を進めていくためには、農業問題が大きな障害となることが予想される。農業問題での調整を成功させないかぎり、日本のEPA/FTA戦略は頓挫してしまう。

そうした意味でも、今回の豪州とのEPA締結を実現できるか否かは、日本の今後のEPA戦略を占う上でも重要な試金石となるのだ。

開放経済下での強い農業の構築

これまでの農業政策を継続しては日本の農業に明るい展望を描くことは難しい。農業人口が高齢化する中で、保護を続けるだけでは、日本の農業はますます競争力を失うだろう。弱い農家を守ることから、強い農家を育成する方向に政策の転換をしなければいけない。もちろん、今の農家の生活を守ることも政策の重要な柱ではあるだろうが、それはあくまでも経過的な支援措置に限定すべきであろう。

狭小な国土の日本は、今後とも海外からの食料輸入に頼らざるを得ない。日本の市場を積極的に開放していくことは、日本が持続的繁栄を続けていくために必須の条件である。そうした現実の中で、日本の農業をどう強化していくのか知恵が問われる。農業問題について詳しく述べるのは本号の目的ではないが、この問題を扱ったNIRA政策レビュー16号を参照していただきたい。

伊藤元重（いとう・もとしげ）
東京大学経済学部卒。米国ロチェスター大学Ph. D。
専攻は国際経済学、流通論。1993年東京大学経済学部教授、96年同大学大学院経済学研究科教授、現在に至る。2006年2月よりNIRA理事長。最新刊『日本の空を問うーなぜ世界から取り残されるのか』（下井直毅との共著）[2007] 日本経済新聞出版社。



日・豪経済連携協定への期待

社団法人日本自動車工業会 参与・国際統括部長 岩武俊広

1. はじめに

(社)日本自動車工業会(以下自工会)は世界的レベルで貿易の自由化とその制度化を指向している。これは、1980年代、90年代の欧米等との長期的な貿易摩擦からの教訓でもあるが、その後世界経済でグローバル化が進展したことによる自動車ビジネス自体のグローバル化が大きな理由である。

現在世界では毎年約7千万台の新車が生産・販売され、うち約2千万台が日本(ブランド)車である。この2千万台は約1千万台の国内生産車と同じく1千万台の海外生産車とから構成されるが、国内生産車のうち約半数、5百万台は海外市場へ輸出されている。したがって、世界規模で見れば日本車は5百万台が国内、1千5百万台が海外で販売されているのが実態である。しかも、日本社会の少子・高齢化と自動車市場の成熟度(一世帯当たり1.11台所有、2006年3月末全国平均)からすれば今後国内市場の大きな伸びは期待できない。一方でBRICsに代表されるように海外市場は成長著しく、日本の自動車産業の今後を考えれば海外展開が重要な課題となってくる。

日本車は輸出車、海外生産車を問わず、世界百数十カ国で販売されており、その意味ではWTOによる一括自由化が望ましい。ただしドーハラウンドの現状から見れば近い将来我々が望むような世界的貿易自由化が実現することは難しいと推測される上、競争相手である海外諸国においては、欧米でのNAFTA成立、EU拡大に加え中国・アセアン、韓国・アセアン、米国・韓国といったRTA、FTAが戦略的に推進されている。このような状況下、自工会はWTOを引き続き支援するとともに、EPA/FTAはWTOを補完して貿易自由化、ビジネス環境改善を進めるものとして大いに期待しているものである。

2. 日豪経済連携協定の意義

日本は現在までに、シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリとで経済連携協定が発効、フィリピン、タイ、ブルネイ、イン

ドネシアでは署名済み・発効待ち、アセアンとは大筋合意、ベトナム、インド、GCC、スイス、豪州とは交渉中の状況にある。自工会はいずれのEPA/FTAも賛成・推進の立場であるが豪州とのEPAにおける自動車業界への意義を簡単に述べてみたい。

豪州の自動車産業は現在自動車メーカー4社(日系2、米系2)、部品メーカー約200社で構成される。市場規模は約百万台であるが、近年の自由化政策や年率3%を超える持続的経済成長、さらには最近の資源高などにより自動車市場は年々増加の傾向にある。

日本からの輸出は完成自動車と生産用部品、補修用部品が主体である。完成車の輸出市場としては年間約39万台(2006年)の実績があり、米国に次ぎ2番目に大きい市場となっている。また日本からの豪州向け輸出に占める自動車関連製品(自動車、同部品、オートバイ、同部品)は67億ドルにのぼり全体の54%を占める。日本車の豪州市場でのシェアは豪州産、輸入を加えて約50%である。

現在豪州の関税率は乗用車10%(2010年に5%)、商用車5%、自動車部品5%であり、日豪EPAにより関税撤廃が実現すれば2005年の乗用車、商用車豪州輸入ベースで約700億円の関税削減効果があると試算される。

EPA/FTAの経済効果としては上述の関税削減効果のほか、貿易転換効果と貿易創出効果が指摘されるが、豪州における自動車の場合、2005年の豪タイ協定で完成車関税がほぼ即時撤廃されたことにより2006年ではタイ製自動車のシェアが5%(ポイント)拡大した。貿易転換効果により日本車(輸入車、豪州産車)がシェアを失ったことを意味する。米豪協定による貿易転換効果はまだ測られていないが、豪州の関税10%は先進国の自動車用関税としては高い(日本ゼロ、米国2.5%、韓国8.5%、EU10%)ため競合する米国産車で関税が下がれば、日本車にとっては明らかにマイナス効果が懸念される。EPAの貿易創出効果については、日メキシコEPAで顕著であり、昨年一年

間の自動車輸出は10万台弱となり、協定発足時に比べ70%を超える伸びを示した。いずれにおいても日本発EPAの有無が自動車貿易に大きな影響を及ぼすことを示す実例である。

EPAの統計外的な効果としては、豪州自動車産業の競争力強化への貢献、消費者ニーズ多様化、これらを通じた豪州自動車市場の持続的成長があげられる。豪州市場は概して米国型市場であり、大型車が中心となっている。しかし、最近の環境意識の高まり、石油価格の上昇等から豪州でも環境に良好で燃費の良い小型車に注目が集められ始めている。豪州の自動車産業は成り立ちから米国自動車産業が主体であり、部品産業を含めて大型車よりの生産構造となっている。したがってプロ環境シフトの小型車化への転換がなかなか進まないのが現実である。この部分で、部品の関税を撤廃して日本から高品質でコスト競争力のある小型車用部品の供給ができれば、豪州の自動車産業を競争力のある産業構造へ転換するのに有効との指摘もある。また、日系メーカーは現地生産車の殆どを中近東、アフリカ等へ輸出しており、部品関税の撤廃は輸出車の競争力強化にも通じる。さらに当然ながら車両・部品に対する関税の撤廃は車両販売価格の引き下げを実現するとともに多種多様なモデルの輸入を可能とすることで消費者に選択の余地を拡大、消費者利益にも資するものである。

3. 高水準のEPA

豪州政府はEPA/FTA締結により得られるアドバンテージが大きいことを重視して、積極的にこれを推進しており、常に高水準かつ包括的な経済連携協定締結を目指していると聞く。日本にとって豪州とのEPAは先進国同士のものとしては初めてであり、モデルケースとして重要な意味をもつ。豪州側の「高い水準のEPA」志向を奇貨として、日本側もこれに呼応し水準の高いモデルEPAが実現することが期待される。

豪州は資源・エネルギー輸出国であり、工業品輸入国である。日本と豪州では、日本が豪州から主に天然資源、食料を輸入する一方、豪州は日本から自動車、機械等の工業製品を輸入する、相互補完関係にある。巷間、豪州とのEPAでは、資源・エネルギーの安定供給先の確保が第一義的な目標と言われている。自動車産業との関連で言えば、豪州には高品質マグネシウムを

はじめとする軽金属資源が豊富であり、また優秀な加工技術とインフラも整備されている。近年自動車産業では燃費効率改善や厳しい排ガス基準適合への対応からマグネシウム使用量が増大しており、日本の自動車部品関税ゼロを活用して、日本への高品質軽金属使用部品の供給地とすることも期待できるという指摘もある。

自動車業界としては、豪州と第三国のEPA/FTAによるマイナスの貿易転換効果や競争上のデメリットを最小限に抑制するため関税の撤廃は優先的に求めて行かなければならないが、同時に内国税ではあるが輸入価格が特定価格を超えた場合に課される奢侈自動車税の問題、原産地規則、税関手続き、投資におけるACIS（自動車産業支援スキーム）、基準認証問題等についても対策が望まれる。

1960年代以来の長いビジネス関係を有する自動車業界としては市場アクセスの改善においても、資源・エネルギーの安定供給の面においても日豪EPAが第三国に劣後しないよう高い水準のEPAを望むものである。

4. まとめとして

豪州は百万台の市場に55のブランドが競う世界でもまれに見る競争の厳しい市場である（米国1700万台で32ブランド、EU1600万台で70ブランド）。自動車業界としては第三国に劣後しないビジネス条件の確保、貿易緊密化による二国間経済関係の一層の安定、またそれらによる資源・エネルギーの安定供給等に両国の経済連携が果たす役割は極めて重要かつ有力と認識する。同時に日豪EPAはアセアン各国（特にタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン）とのEPA並びにAJCEPの延長線上にある。日本の自動車産業としては、これらを活用すれば、日本—アセアン—豪州に跨る生産の最適ネットワークの構築が容易となり、自動車産業競争力の持続的向上を図る有効な制度構築とも認識し、その推進を強く希望する。

岩武俊広（いわたけ・としひろ）

1971年東北大学卒業後、(社)日本自動車工業会入会。国際部副部長、ワシントン事務所長、国際統括部長を経て、2004年より現職。専門分野は通商・国際関係で最近では各国との経済連携交渉に係わる傍ら、「APEC自動車ダイアログ」、安倍前首相提唱の「アジア・ゲートウェイ戦略会議」、経済産業省・国土交通省の「国際物流競争力パートナーシップ」等での政策検討にも参加している。

視点・論点

日豪EPAの問題点

全国農業協同組合中央会 農政部長 今野正弘

1. 何が日豪EPAのメリットなのか

経済界や一部学者を中心に、日豪EPA（経済連携協定）の早期締結が叫ばれている。しかし、日豪間の貿易の現状を見た場合、EPAを締結しなければわが国にとって不利益が拡大するといった障害は見当たらない。

豪州との貿易は、下の図にあるように輸入全体の6割を石炭や鉄鉱石といった資源・エネルギー関連産品が占め、関税は無税となっており、輸出産品では、自動車や機械類等が大部分を占め、豪州の輸入関税は5%~10%の低関税となっている。また、自動車の輸入関税については2010年から5%に下がること、さらに、豪州はタイとFTA（自由貿易協定）を締結済みであることから、タイで組み立てて輸出すれば関税は無税となる。

こうした実態を考えた場合、果たして豪州とのメリットが何なのか、あまりはっきりとしていない。そして、メキシコの場合のように、他国との競争条件が悪化していたり、不利益が拡大しているといった深刻な事態にもなっていない中で、なぜ早期にEPAが必要なのか理解に苦しむところである。

経済界の提言では、関税よりもむしろ「資源・エネルギー」と「食料」の安定供給の確保がメリットとして挙げられている。

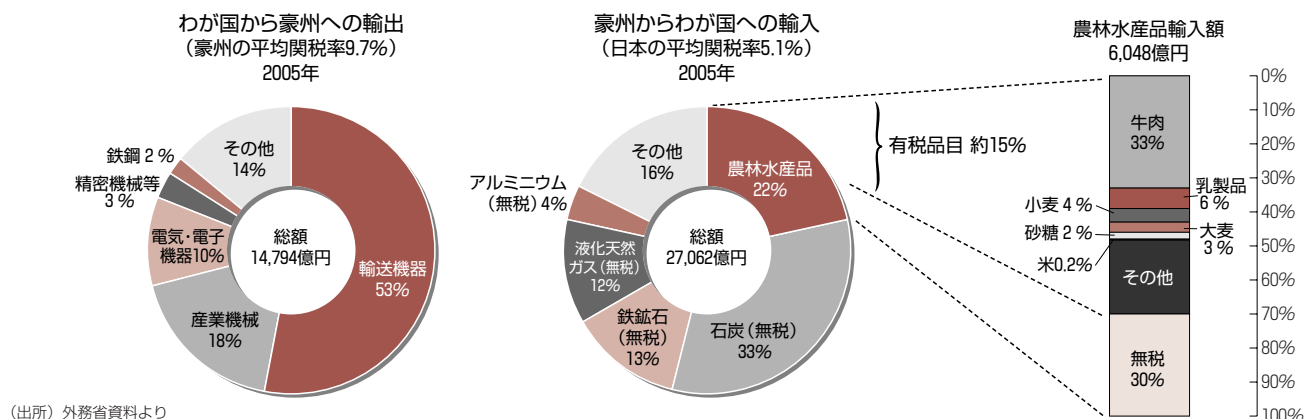
関税以外の分野をメリットとして挙げること自体、理解に苦しむが、「資源・エネルギー」の安定供給は、EPAを結べば保証されるのかという点は、大いに疑問である。こうした経済界の懸念には、中国が資源やエネルギーを求めて豪州に接近しており、FTAの締結をめざしているという危機感があると言われている。しかし、貿易そのものは経済行為であり、モノは少しでも高い値段で買う方に流れるのは当然のことである。ましてや、市場メカニズムが機能し、企業が貿易の主体となっている先進国同士において、単に協定を結んだからといって安定供給が保証されるという考え方は、かなり漠然とした期待感としか言いようがない。何もEPAではなく、資源・エネルギーの個別協定をめざせば済むことではないだろうか。

2. 関税撤廃が及ぼす影響

一方、わが国にとって、食料・農業分野においてはデメリットしかない。これは、豪州からの輸入全体に占める重要農畜産物の割合が高い（有税品目が全体の15%）のために、一歩対応を誤れば取り返しのつかない打撃となるからである。

豪州と農業生産条件を比較した場合、特に、農家一戸当たり

◆図 豪州との貿易の実態



の経営面積では1800倍もの違いがある。この違いは、いかに努力しても埋められない格差であり、こうした諸外国との生産条件の違いを埋める正当な手段が関税である。この関税を豪州との間で撤廃した場合、わが国の農業は成り立たなくなり、一部の学者やマスコミが主張しているような「EPA/FTAは農業の競争力強化に役立つ」どころか、それ以前につぶれてしまうことになる。そして、影響は、農業だけでなく、広く国民生活や地域経済全体に及ぶことになる。

多くの国民がわが国の食料自給率の低さを懸念している中で、今年8月に13年ぶりに40%を下回ったことが公表された。言うまでもなく、先進国で最低の水準であるが、裏を返せば、それだけ市場開放度が高いことを意味している。現在、農産物全体の平均関税率は12%であり、EUの20%より低い状況となっている。そして、関税構造を見ると、タリフライン数全体の約72%の品目が関税率20%以下であり、米麦、乳製品などのいわゆる重要品目の関税率が200%超の水準となっているものの、数ではタリフライン全体の7.6%とわずかである。こうしたわずかな品目がわが国の自給率の下支えとなっており、そして、これらの品目の扱いが豪州との間で最大の争点となってくる。

豪州の狙いは、明らかに、わが国の重要品目の関税撤廃等による輸出拡大である。しかし、農林水産省の試算によれば、関税撤廃の影響は深刻であり、自給率は30%に低下する一方、関連する品目の生産減少や地域経済への影響を含め、総額約3兆円の被害が発生することになる。さらに、豪州への譲歩は、他の輸出国を刺激することとなり、米国やカナダなどは、当然、豪州と同等の条件を要求するであろうし、すでにEPAを締結しているタイなどの諸国も見直しを要求してくることになる。このように、影響は単に豪州との二国間にとどまらず、波状的に拡大していくことになる。その結果、全農産物の関税撤廃となれば、関連産業を含めGDPが9兆円減少し、375万人が職を失い、自給率が12%に下落するといった試算も出されている。もはや独立国としての自給率水準とは言いがたい状況となる。

また、世界の食料事情を考えた場合、経済界が言うように、豪州に食料の安定供給を求めるという考え方、つまり、特定の国に大量の食料を依存することは危険なことである。世界で生産される食料のうち、もともと貿易に回される量は10%程度で

しかない。一方、豪州でも近年旱魃が多発しているが、地球温暖化の影響や世界人口の増加、そして途上国の経済発展や水資源の問題等により、将来的に食料不足が予想されているなかで、わが国として、「国内生産」と「輸入」と「備蓄」の適切な組み合わせによって、いかに食料安全保障を確立していくかが重要な課題となる。そのためにも、将来にわたり、一定程度の自給率を確保できる生産基盤を維持・確保していくことが肝要であり、関税を撤廃して甚大な影響を被ってまで豪州に食料を依存すべきではない。

3. 重要品目は「除外」か「再協議」が必要

現在、WTO農業交渉が進行中である。EPA/FTAがWTO体制の補完であるならば、交渉が進行している現状において、これまでの提案や主張から離れた内容でEPAを締結するわけにはいかない。これまでの基本的な立場を踏まえずに妥協した場合、今までのWTO交渉が無になるだけでなく、今後交渉していく意味もなくなってしまふ。

WTO農業交渉における豪州とわが国の主張は、水と油の関係である。わが国の提案や主張に対して、豪州は常に批判的であり、FTAに関しても豪州は締結相手国に対して例外をほとんど認めない強硬姿勢を貫いてきた国である。WTOの場でもわが国が主張している「重要品目」の十分な数の確保の問題や上限関税の問題など、基本的な主張に反した譲歩を行えば、今後のWTOの場において、輸入国として正々堂々とした主張ができなくなる。そうした意味からも、こと農産物に関しては、妥協できる余地はなく、重要品目の「除外」・「再協議」という選択肢しかない。

日豪EPAの問題は、もはや生産者や農業団体だけの課題ではなく、予測されるマイナスの影響を考えた場合、わが国の将来にかかわる消費者・国民全体の課題でもある。このことが十分考慮される必要があり、単に企業の利益だけが優先されてはならない問題である。

今野正弘（こんの・まさひろ）

国際基督教大学卒業、1980年4月全国農業協同組合中央会（JA全中）入会。役員室長、広報部長、WTO・EPA対策室長を経て、2006年8月より農政部長。

論点の背景

FTA締結競争下の日豪FTAの役割

学習院大学 経済学部 准教授 椋 寛

各国が競ってFTAの締結を進めている状況では、他国のFTA締結動向を無視して日豪FTAの是非を考えることはできない。日豪間の貿易自由化手段としてだけでなく、他のFTA締結に対する戦略的な対応手段として、日豪FTAを評価する必要がある。

以下では、FTAのマイナス面や国内の輸入産業の保護を重視して日豪FTAの締結に消極的なままでいると、日本にとって「FTAを締結しないことのコスト」が累積的に増大する可能性があることを指摘する。

輸出品に対する差別的待遇の解消

図表1は日豪FTA以外の日本と豪州のFTA締結状況と交渉状況をまとめたものである。豪州の輸入額におけるFTA締結相手国（ニュージーランド・シンガポ

ール・タイ・米国）からの輸入額のシェアを計算すると、2005年時点で約26.1%となる。大雑把に言えば、豪州に輸出された商品のうち約4分の1がFTAによる優遇措置を受けているわけである。

一方で、関税がかけられたままの日本製品は豪州市場で相対的に不利な状況に置かれている。仮に豪州が現在交渉中のFTAがすべて締結された場合、（2005年の貿易ベースで見ても）豪州の輸入のうち約49.6%がFTAによる優遇措置を受けることになり、自由化から取り残された日本製品は豪州市場でますます不利な状況に追いやられてしまう。

日豪FTAを締結することは、現行のFTA体制における日本製品に対する差別的な待遇を解消するのみならず、豪州の将来のFTA締結による「差別の拡大」を回避するという保険的役割があるのである。

ハブ・スポーク型FTAの発展解消

図表1で網掛けされている国は、日豪両国がFTAを既に締結ないし締結交渉をしている国である。例えば、タイは日豪両国と別々のFTAを締結しており、タイをハブ国・日本と豪州をスポーク国としたハブ・スポーク型のFTA体制が実現されている（図表2）。FTAの原産地規則により、日本からタイを経由して豪州に輸出しても、それがタイ産品と認定されない限り、豪州の輸入関税を回避することはできない。しかし、ハブ国であるタイで生産を行いタイ産品と認定されれば、日豪両国に無税ないし低関税で輸出できる。例えば、豪州は乗用車に対して10%の関税を課しているが、タイで乗用車を生産している日本の自動車会社はFTAを利用して豪州へ無税で乗用車を輸出している。

したがって、ハブ・スポーク型のFTA体制はハブ国への直接投資を促すが、そ

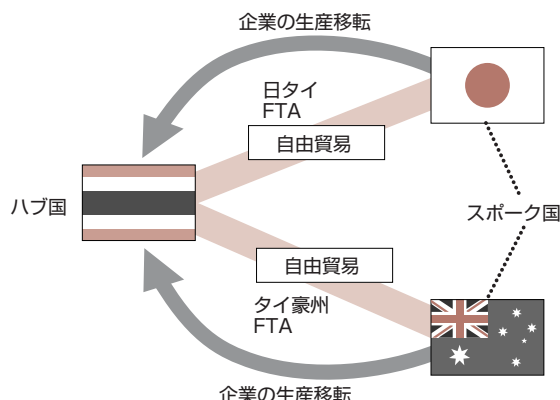
◆図表1 日豪のFTA締結と交渉状況（2007年8月時点）

締結済みのFTA			
日本		豪州	
締結相手国	締結年	締結相手国	締結年
シンガポール	2001	ニュージーランド	1983
メキシコ	2004	シンガポール	2003
マレーシア	2005	タイ	2003
フィリピン	2006	米国	2004
チリ	2007		
タイ	2007		
ブルネイ	2007		
インドネシア	2007		
交渉中のFTA（日豪FTAを除く）			
韓国		中国	
ASEAN*1	実質合意済み	ASEAN	
ベトナム		マレーシア	
GCC*2		GCC	
インド		チリ	
スイス			

*1 ASEAN：インドネシア・カンボジア・シンガポール・タイ・フィリピン・ブルネイ・ベトナム・マレーシア・ミャンマー・ラオス

*2 GCC：アラブ首長国連邦・オマーン・カタール・クウェート・サウジアラビア・バーレーン

◆図表2 ハブ・スポーク型FTAとハブ国への生産地の集中



れが結果的に非効率な生産集中を招きかねない。生産効率性の面ではスプーク国内での生産が望ましい場合でも、スプーク国同士で貿易をすると関税がかかるので、生産コストが多少高くてもハブ国で生産しスプーク国へ無関税で輸出することを生産者が選択する場合があるからである。さらに、ハブ国が原産地と認定されるために一定の部品・中間財を現地で調達する必要がある場合、ハブ国への生産集中が進めば進むほど、低価格・高品質の非FTA原産の部品・中間財の投入が、FTA域内が原産の高価格・低品質の部品・中間財の投入に転換してしまう「部品・中間財部門の貿易転換効果」のマイナスが大きくなってしまふ。

今後、日豪FTAが締結されないまま、両国がそれぞれ別のFTAを締結していけば、マレーシアやチリ、ASEANなどをハブとしたハブ・スプーク型のFTA体制が増加し、上記の経済的な歪みますます深刻化する恐れがある。日豪FTAの締結によりハブ・スプーク型のFTAを三カ国間のFTAネットワークへと発展解消することにより、日本・豪州からハブ国への非効率な生産地移転や部品・中間財部門における貿易転換効果を回避

することができる。

自由化品目の統一と 原産地規則の調和が必要

二国間のFTAを張り巡らしてハブ・スプーク型FTA体制を解消したとしても、それぞれのFTAで自由化の内容や原産地規則の制度が異なる場合、非効率な生産集中や中間財の貿易転換効果が完全に解消されるわけではない。自由化品目の統一等を図りつつ、複数のFTAから構成される自由貿易ネットワークを単一の自由貿易圏へと昇華させることが必要である。また、豪州はニュージーランドとのFTAに関して付加価値基準の原産地規則を関税番号基準に変更するなど原産地規則の簡素化に積極的であり、日豪FTAを多国間の原産地規則の調和作業の契機とすべきである。

日豪貿易の推移

日豪FTAの是非を考えるに当たっては、その戦略的な役割のみならず、貿易を中心とした二国間の経済的関係を踏まえつつ、それが日本に与える経済的な影響を冷静に推し量る必要がある。以下では、日豪貿易の現状を整理しつつ、日豪FTAの効果を経済面から考える。

まずは日豪間貿易の推移と現状を整理しておこう。図表3は最近15年間の日本の豪州との貿易額の推移を見たものである。輸出額・輸入額とも1990年代は横ばいの傾向にあったが、2000年代はどちらも増加しており、特に輸入額の増加が著しい。

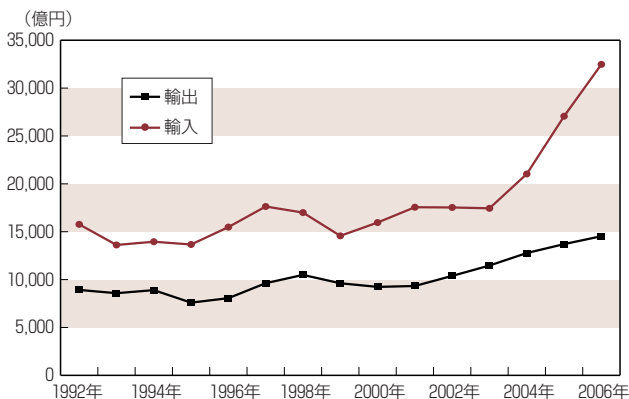
貿易シェアと緊密度

日本の輸出額と輸入額に占める豪州のシェアを見ると、図表4のようにそれぞれ2.1%と4.7%とさほど大きくない。しかし、日本にとっての豪州との貿易のシェアを世界全体にとっての豪州との貿易のシェアで割った貿易バイアス指数を計算すると、輸出と輸入についてそれぞれ1.93と4.48となっており、日本の貿易における豪州のシェアは世界平均と比較して輸出に関しては約2倍、輸入に関しては約4.5倍大きい。

輸出バイアス指数の値は日本と地理的により近接しているアジア諸国の値と比較しても遜色なく、輸出シェアの値が大きい米国やEUよりも大きくなっている。輸入バイアス指数の値に関しては、他国・地域を大きく上回っている。

厳密には貿易品目の違いや関税の影響

◆図表3 日豪貿易の推移



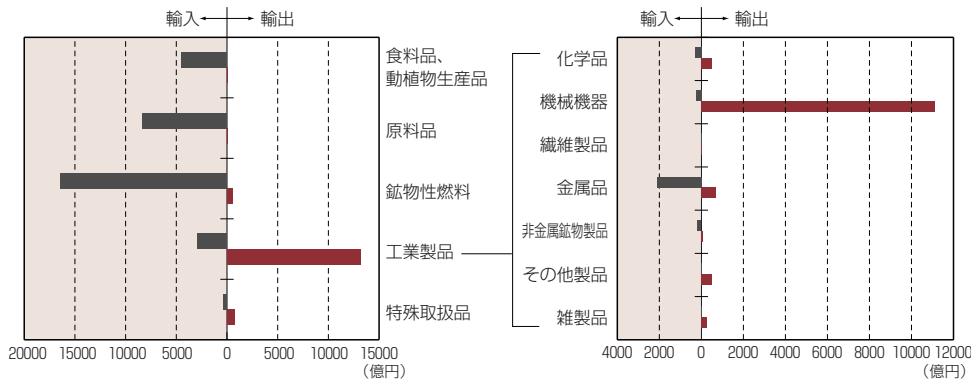
(出所) 財務省「貿易統計」より筆者作成

◆図表4 日本の貿易に占める国・地域別シェアと貿易バイアス指数

貿易相手国	貿易シェア		貿易バイアス指数	
	輸出	輸入	輸出	輸入
豪州	2.1%	4.7%	1.93	4.48
ASEAN	12.8%	14.1%	2.44	2.26
中国	13.4%	21.0%	2.37	2.26
韓国	7.8%	4.7%	3.37	1.65
米国	22.9%	12.7%	1.46	1.41
EU	14.6%	11.4%	0.37	0.38

* 貿易バイアス指数 = (日本の対象国との貿易額 / 日本の総貿易額) / (世界の対象国との貿易額 / 世界の総貿易額)

(出所) IMF「Direction of Trade Statistics」より筆者作成



◆図表5
日豪貿易の品目構成 (2006年)

(出所) 財務省「貿易統計」より筆者作成

を考慮する必要があるものの、高い貿易バイアス指数の値は日豪間の貿易関係が諸外国と比較して緊密であることを意味しており、日豪FTAによる自由化の効果が大きいことを示唆している。

日豪貿易の品目構成

貿易品の構成を見ると、日本の輸出品のほとんどが工業製品であり、輸入品は食料品や原料品、天然ガスなどの鉱物性燃料が中心であることが分かる(図表5)。工業製品の内容をさらに細かく見ると、日本が機械機器を主に輸出しているのに対して、豪州は金属品の輸出が多く、主要な輸出品目が二国間で異なることがわかる。

日豪貿易は比較優位構造を反映した産業間貿易が主な要因となっており、日豪FTAの締結は両国の比較優位に基づいた生産特化をさらに進め、貿易を通じた相互依存関係を深めるものと期待される。

エネルギー輸入と食料輸入の安定確保

豪州は2006年の日本の石炭・同製品の輸入の約55%、天然ガス・同製品の輸入の約15%を占めており、エネルギー資源の重要な供給国となっている。豪州が他国とのFTAを進めるほど、豪州のエネルギー資源の輸出がFTA締結国に偏っていくことが予想されるため、日豪FTAを通じて豪州との関係を緊密化しエネルギー供給の安定確保を先行して図ることが重要である。

同様のことは、食料輸入についても言える。豪州は日本の食料品の輸入のうち約8%を占めており、日本と季節が逆であることもあり、輸入と国内生産との補完性が比較的高いと考えられる。FTAによる農産物の輸入自由化に消極的になれば、諸外国のFTAの締結により日本市場の魅力が相対的に低下し、日本の農産物の輸入が徐々に減少していく可能性がある。輸入保護の一つの根拠として、将来の農産物輸入の大幅な減少を懸念し

た「食糧安全保障」が挙げられているが、輸入保護の継続自体が自己実現的に将来の農産物輸入の大幅な減少をもたらす可能性があることを認識すべきである。

農産物輸入の自由化問題は日豪FTAの交渉が難航している一因となっているが、仮に日本国内で農産物生産を一定水準確保することに意義があるとしても、価格上昇を通じて国内消費者に負担を強いる保護貿易政策がその目的を達成する最適な政策ではない。食料の安定供給の面で見ても、自国の農産物供給にも不安定性がある以上、自国供給と輸入供給のバランスを保ちつつその安定化を図ることが望ましい。WTOにおける無差別な貿易自由化が難航している現在、日豪FTAの締結を国内の農業構造改革のきっかけにすべきと考える。

棕 寛 (むくのき・ひろし) 1997年横浜国立大学経済学部卒業。2002年東京大学大学院経済学研究科博士課程単位取得退学。東京大学博士(経済学)。日本学術振興会特別研究員、学習院大学専任講師、同助教を経て現職。専門は国際貿易論。

〈NIRA政策レビュー〉

NIRA政策レビューは、重要な政策課題から特定のテーマを設定し、タイムリーに分析するとともに、多様な論点を示すものです。専門家の視点などもあわせて広く検討していただくために、コンパクトに情報を提供します。本誌バックナンバーは、ホームページでご覧いただけます。
<http://www.nira.go.jp/>

NIRA 総合研究開発機構

National Institute for Research Advancement

編集発行人：伊藤元重 NIRA 理事長
編集主幹：加藤裕己 NIRA 客員研究員

〒150-6034 東京都渋谷区恵比寿4-20-3
恵比寿ガーデンプレイスタワー34階
電話 03-5448-1735 FAX 03-5448-1745
e-mail: pub@nira.go.jp <http://www.nira.go.jp/>

R100
誌表紙のNIRAのロゴを複製してはなりません