

## 二国間協定から多国間協定へ -- 台湾のWTO加盟の ケース（セミナー報告）

著者	陳 添枝, 岡本 裕介[抄訳]
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	118
ページ	41-44
発行年	2005-07
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00005672">http://hdl.handle.net/2344/00005672</a>

去る三月二三日、アジア経済研究所において国際研究交流促進事業の一環として、台湾のシンクタンク、中華経済研究院の陳添枝院長のセミナーが開催された。陳添枝院長は台湾大学卒業後、ペンシルベニア州立大学で経済学博士号を取得され、その後ミシシッピ大学助教授、台湾大学教授等を経て現職。専門は国際貿易・経済発展。セミナーでは、最初の一時半に陳院長の講演があり、WTO加盟前後の台湾の状況や問題点、また中国との関係について議論された。その後三〇分の質疑応答においても活発な議論が展開された。以下は陳院長の報告の抄訳である。紙幅の関係から酒類と金融に関する叙述は省略した。

## ●はじめに

台湾は一九九〇年にWTOの前身であるGATTに加盟を申請し、二〇〇二年WTOに加盟した。台湾のWTOへの加盟申請手続きは一九九二年にGATTによって行われていた。その過程で台湾は三〇カ国との二国間交渉を行う必要があり、その中でも米国との交渉が最も重要なものであった。WTO加盟前、台湾は主に二国間ベースで通商交渉を行ってきた。ほとんどのケースで最惠国待遇の原則を適用してきたが、米国のように重要なパートナーには特惠の措置を提示していた。例えば、かつて台湾は米国および西欧諸国製自動車の輸入には数量規制は加えなかったが、他地域からの

## 二国間協定から 多国間協定へ ——台湾のWTO加盟のケース

陳添枝

輸入を禁止していた。この「特定地域への特惠措置」によって日本車メーカーとの競争にさらされることなく、米国・西欧自動車メーカーは台湾の輸入車市場において独占的地位を得ることとなった。農産物貿易に関しては、台湾政府は輸入専売企業を設立し、米国産の小麦、大豆、トウモロコシがその恩恵を被った。サービス貿易では、米国系の銀行、保険会社等に優先的に参入が認められた。同様に、タバコやワインに関しても米国メーカーに早期の参入が認め

られ、その関税等も米国の影響を強く受けた。

WTO加盟の過程における二国間交渉の中で、台湾は米国の権益保護に強く配慮した。二国間協定に基づく特惠の措置が終焉を迎えるに当たり、米国の権益を保護するためのいくつかの協定が作られた。本講演の目的はこれらの措置について議論すること、台湾のWTO加盟後に発生した事象を分析することである。結論を先取りすれば、アメリカの権益を保護するための協定のほとんどは最惠国待遇の原則等により無効化され、成功しなかった。また、台湾の域内産業と米国の権益を保護するための協定よりも、中国のWTO加盟による中国市場開放の影響のほうが台湾の産業に対して大きなインパクトを与えた。

## ●工業製品

WTO加盟前、台湾の工業製品の平均関税率は六・〇三%であった。台湾政府はこれを二〇〇二年までに五・七八%にする約束し、最終的には四・一五%へと設定するものであった。関税削減のほとんどは加盟から五年間の内に行われることになっており、例外扱いの自動車は一〇年間で一七・五%へと段階的に削減されることになっている。一九九七年、台湾は情報技術協定(Information Technology Agreement = ITA)に調印し、これによってコンピュータ、情報通信機器、半導体およびそれらの関連

製品の関税撤廃を実現した。

一九八六年、台湾は冷蔵庫およびビデオデッキの域内市場を開放した。それ以来、日本と韓国のテレビや冷蔵庫が台湾市場を席巻し、台湾メーカーはコスト削減のために中国へ進出した。WTO加盟後、台湾メーカーは日本・韓国メーカーとの競争に打ち勝つために、中国から製品を輸入し始めた。同時に、台湾メーカーはブラウン管やコンプレッサー等の家電製品の基幹部品を中国へ輸出し始めた。二〇〇三年には、台湾メーカーによって生産された液晶パネルを用いて中国で組み立てられた液晶テレビが、非常な低価格で台湾市場に参入した。その低価格ぶりは韓国のメーカーにも衝撃を与えるほどだった。台湾と中国が生産面における垂直的統合を通じて生き残る道を見いだした例と言える。

### ●自動車産業

一九八〇年初頭、台湾は北米および西欧で生産された自動車を高関税の下で輸入し始めた。これらの関税は後に削減されたが、北米および西欧以外で生産された自動車の輸入は禁止されたままだった。この特惠措置によって日本車と競争する必要がなくなるために、北米・西欧メーカーは有利なポジションを得た。日本のメーカーは米国内で生産された自動車でなければ輸入を認められなかった。

一九九二年、三リッター以下の乗用車の

関税は三〇%であり、それ以上の車種については四二%であった。当時の台湾の国内市場は四〇万台/年であった。この狭隘な市場規模では、どの自動車メーカーも世界市場で競争するために必要な規模の経済を生かすことができず、国内市場保護によって生き残っていた。

これら台湾メーカーは独自に自動車を設計することができず、ジョイント・ベンチャーによるライセンス生産に頼っていた。また、設計やエンジン開発に投資する十分な能力もなかった。台湾メーカーの投資を促進させるために、台湾政府は彼ら自身によって設計された自動車や、台湾で生産された部品を使用した自動車に対して、物品税を二五%から二二%とする減税措置を採った。この措置にはローカル・コンテンツ要求 (Local Content Requirement) があり、国産車と認められるには部品の五〇%を域内で調達しなければならなかった。米国の二国間交渉に先立って、台湾政府はこの減税措置の中止を決定した。これによって、米国系メーカーであるフォード六和は地場資本主体のライバルよりも相対的に市場で優位な位置を得た。

二国間交渉は一九九八年八月六日に終わり、米国は、台湾が自動車設計とローカル・コンテンツ要求に対する減税措置を撤廃するという条件で、自動車関税を一律二〇%にするという台湾側の提案に同意した。WTOに先だって米国は、台湾にローカル

・コンテンツ要求の五〇%から四〇%への削減を一九九九年一月一日付で実行するよう要求し、台湾はそれに同意した。米国に対しては二〇%への減税で対処することができたものの、EUは一五%への減税を要求してきた。台湾は最終的に一七・五%への減税に合意した。

市場参入に関する交渉はさらに困難であった。加盟以前の地域別特惠措置において、日本は不利な扱いを受けてきた。米国内で生産された日本メーカー車だけが台湾への輸入を認められ、日本国内で生産されたものは認められていなかった。この特惠措置は日本車をライセンス生産していた台湾メーカーを保護する役割も果たしていた。台湾政府はこのような差別的条項を撤廃するべきだと認識していたが、台湾メーカーの改革に十分な期間を設けたいとの考えから、一〇年間を移行期間とする関税割当を考案した。問題は、日本がこの提案を受け入れるかどうかだった。

台湾政府はまずマレーシアとこの関税割当案の合意を取り付けた。交渉前にはマレーシア製自動車の台湾への輸入は認められていなかった。韓国に対しても同様の措置が採られた。一九九七年二月三日、日本もこの関税割当案に同意し、七七〇〇台のクオータが設定された。このクオータは年間一〇%ずつ増加することになっていた。さらに台湾は三三〇〇台のグローバル・クオータを設定し、これも年間一〇%ずつ増加

することになっていた。グローバル・クォータの設定先は明示されていなかったが、それは日本のものであることが認識されていた。この戦略は成功し、台湾政府の計画通りにすべての国との協定を締結するに至った。

最大の難関であった米国とEUに対して、台湾政府は同様の提案を行った。当時、米国・EUは無制限のクォータを享受していたので、台湾はかなり大きなクォータを提供する必要があった。台湾は一五万九二二〇台を米国とEUに設定し、年間二〇％で増加することとした。このクォータの数値は、交渉を行う前三年間の米国からの輸入量平均の二倍であった。台湾がWTOに加盟した後、大方の予想通り、競争圧力によって米国とEUからの輸入量はクォータを大きく下回るものとなった。

日本に設定されたクォータは日本政府によって国内企業に振り分けられた。その振り分けを十分に消化したメーカーには、さらに多い振り分けが与えられた。例えば、一九九七年にはトヨタに対する振り分けは一〇〇〇台分だったが、二〇〇三年には四五六五台分になった。グローバル・クォータは台湾政府によって、台湾域内における生産量に応じて振り分けられた。例えば、ホンダは二〇〇二年に台湾での生産を中止し、その結果グローバル・クォータの振り分けはゼロとなった。

WTO加盟に際して、台湾の自動車産業

に最も大きな影響を及ぼしたのは台湾政府による譲歩ではなく、中国の自動車市場の急激な拡大であった。世界の主要自動車メーカーがこぞって中国への投資を行い、台湾の自動車産業が中国における生産を支援する役割を担うこととなった。裕隆汽車（日産と提携）や中華汽車（三菱と提携）といった台湾自動車メーカーはその役割を大いに利用した。裕隆汽車は中国メーカーの東風汽車とジョイント・ベンチャーを設立し、中華汽車は東南汽車に投資した。そして、裕隆汽車と中華汽車は部品生産において規模の経済を活かすことができるようになり、それらの部品を日本に輸出するようになった。また、日本メーカーの提携先と協力して自動車設計も可能になった。このように自動車生産において、台湾、中国、日本の間で一種の分業が行われるようになった。

## ●農産物

WTO加盟前、台湾の農業は高関税とクォータで保護されていた。輸入のうち最も多いものは小麦、大豆、トウモロコシだった。コメは輸入が禁止されていた。台湾政府は独占的輸入企業の設立を認め、その多く（九〇％以上）を米国から輸入した。一九九〇年以前、これらの独占的輸入企業は米国の農産物輸出州の利益のために「バイ・アメリカン」活動を展開した。一九九一年に公平交易法（Fair Trade Law）が施行

された後でも、輸入価格、倉庫費用低減等を理由に独占的輸入を容認した。

WTO加盟前には、台湾はさまざまな果物について地域特惠措置を講じていた。その対象は米国であり、自由な市場アクセス権を享受していたが、他の国々は完全に市場から閉め出されていた。米国はグレープフルーツ、オレンジ、ぶどう、プラム、洋梨、桃において事実上の独占供給者であった。これらの特惠措置は最惠国待遇の原則に違反するため、台湾はWTO加盟に際してこれらの特惠措置を撤廃した。

食肉では、七面鳥についてはWTO加盟に関する米国との二国間交渉の中でクォータ設定による輸入を認めた。クォータは二〇〇五年に完全撤廃され、以降は輸入が自由化される。牛肉については五〇〇〇トン、豚肉については七五〇〇トンのクォータが設定された。WTO加盟時にこれらのクォータは撤廃され、代わりに二五％の関税が設定された。この関税率は二〇〇四年までに一五％に下げられた。

WTO加盟前、台湾の農産物関税の平均は二〇・〇二％であった。加盟時には一四・〇一％となり、二〇一一年には一二・八六％になる予定である。加盟前に、四一品目の農産物に対して輸入禁止、または特別な輸入許可が必要とされていた。その内二一品目に関税割当が設定され、コメは特別待遇、残りは輸入自由化される予定であった。また、一四品目に対してセーフガード

が設定された。

WTO加盟の影響が最も懸念されていたのはコメであった。台湾は日本のケースに從ったWTO農業合意に定義されている特別待遇の下に、国内消費の八%の輸入（ミニマム・アクセス）を認めた。この結果、二〇〇二年には一四万四七二〇トンのコメが輸入された。この量は台湾域内の水田に換算すると三万ヘクタールの生産量に相当する。米国との二国間合意に基づいて、ミニマム・アクセス八%のうち六五%が政府によって輸入され、残り三五%が市場を通じて輸入された。この政府による六五%分のほとんどが米国産のコメ輸入に充てられ、台湾のコメ輸入において米国は大きな利益を獲得した。しかし、台湾は米国のさらなる輸入枠拡大の圧力に抵抗し、日本の例に從ってミニマム・アクセスによる輸入枠振り分けを関税割当に変更した。そして、輸入枠外のコメには四五〇%の関税を設定し、輸入枠内のコメには関税を設定しなかった。

台湾の譲歩によって、WTO加盟後には農産物輸入量が増大した。しかしその内の米国からの輸入量は微減している。特に減少の大きいのは大豆であり、これはブラジル産およびアルゼンチン産のシェア拡大が原因である。米国は果物の輸出を拡大したが、その輸出額は大豆より小さい。牛肉の輸入もニュージーランド、オーストラリアが最大輸入先で、米国からの輸入は小さいものとなっている。

## ● 結び

WTO加盟の前から、台湾の輸入競争産業は輸入そのものとの競争からというよりも、台湾内の輸出産業との競争からより大きな影響を受けていた。輸出産業が拡大するとともに、輸入競争産業は人材や資金を引きつける魅力を失っていった。輸出から生み出された貿易黒字が台湾の通貨の切り上げをもたらし、輸入競争産業の保護を自動的に減じていった。

WTO加盟が現実のものとして目前に迫ってきた時、輸入競争産業は、低賃金労働力によって生産した製品を台湾に輸出するため、あるいは現地の市場に入り込むため、対外直接投資をより真剣に考えるようになった。台湾と中国が同時にWTOに加盟したことが、このような中国から台湾への再輸出を可能にした。依然として台湾は中国製品の輸入を相当量禁止しているが、中国国内の台湾企業による製品は半製品か第三国経由であれば輸入されている。さらに重要なことは、かなりの量の台湾製の間接財や部品が中国に輸出され、台湾海峡を挟んで垂直的生産ネットワークを構成していることである。WTO加盟は台湾海峡を挟んだ分業の形成を加速した。

WTO加盟前、台湾は中国産の農産物輸入に非常に慎重であった。台湾は、中国からの輸入によって生産が減少してしまう恐れのある二三品目の農産物をセンシティブ

品目とし、関税割当を適用した。また、台湾は一四品目の農産物に対してセーフガードの適用が許可されている。

ただし、これまでの二国間交渉ではこのような台湾の農業部門にとって「アキレスのかかと」とも言うべき問題について触れられていない。その問題は中国と直接交渉していれば表面化していただろう。しかし、幸運なことに、WTO加盟に際して台湾には中国と交渉する義務はなかった。もし台湾に中国との交渉義務があったならば、その交渉は困難を極めたであろう。将来の輸入競争に対応して、台湾の農業部門は輸出促進のための海外直接投資を含めて輸出市場に進出し始めている。

（セミナー使用言語は英語。抄訳は岡本裕介／アジア経済研究所開発研究センター）