

多様な農業の共存に向けて



国際農業・食料レター



2011年 **12**月 (No.165)

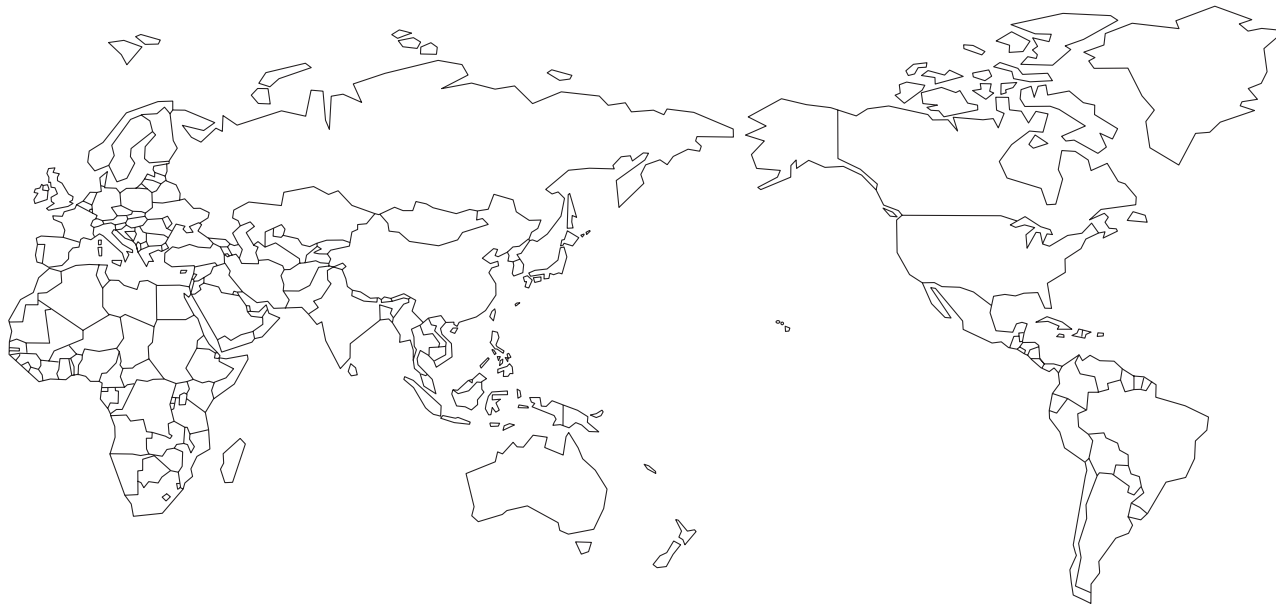
全国農業協同組合中央会

〈今月の話題〉

・わが国の自動車市場の閉鎖性を批判し

日本のTPP交渉参加に反対するアメリカの自動車業界

☆国際農業・食料レターのバックナンバーは、下記
インターネットホームページをご覧ください。



<「国際農業・食料レター」に関する問い合わせ先：JA全中 農政部 WTO・EPA対策課
〒100-6837 東京都千代田区大手町1-3-1 JAビル ☎ 03-6665-6071>
インターネット・ホームページ：<http://www.zenchu-japan.or.jp>

わが国の自動車市場の閉鎖性を批判し 日本のTPP交渉参加に反対するアメリカの自動車業界

はじめに

TPP（環太平洋連携協定）について、野田総理は11月11日の記者会見において「交渉参加に向けて関係国との協議に入る」ことを発表した。同日、ゼネラルモーターズ、フォード、クライスラーを代表する米国自動車政策協会は、わが国のTPP交渉参加に反対する声明文を発出。また、11月上旬以降、複数の国会議員および州知事等が日本のTPP交渉参加に反対する旨の書簡をオバマ大統領や米国通商代表部（USTR）宛てに次々と送付している。

彼らは共通して、「日本は先進国のなかでもっとも自動車市場を閉ざした国であり、日本のTPP交渉参加を認める前に、自動車市場を開放させる約束をさせなければならぬ」と主張する。

仮に、米国の議会や業界団体が主張するように、わが国のTPP交渉参加問題を複雑化させている主な原因が自動車分野にあるならば、日米通商関係やTPP交渉参加をめぐる基本的な問題認識を改める必要がある。

今月号では、日米自動車貿易の実態、米国議員および業界団体の主張内容等を紹介しながら、米国側から突き付けられた、わが国の自動車市場の閉鎖性の問題を考察していきたい。

1. 日米自動車貿易の実態

(1) 巨額な対日自動車貿易赤字を抱える米国

11月8日、ミシガン州のレヴィン上院議員（民主党）はオバマ大統領宛ての書簡のなかで「2010年、日本は150万台を米国に輸出する一方で、米国の対日自動車輸出はわずか8,000台に制限されている。これは明らかに相互的な貿易ではなく、米国の労働者を死に追いやる一方通行の貿易である」とわが国の自動車貿易実態を厳しく非難し、わが国のTPP交渉参加に反対する立場を明確にした。

加えて、翌9日には、オハイオ州のブラウン上院議員（民主党）もオバマ大統領に対して「2010年における対日貿易赤字は600億ドルに達し、うち自動車貿易が貿易赤字額の70%を計上している」と主張している。

実際に統計情報をもとに日米自動車貿易の実態を調べてみたところ、彼らを取り上げた数値は以下のとおり概ね事実に基づいたものであることが分かる。

表 1：米国における対日自動車貿易赤字額

	対日物品貿易赤字の総額 (a)	うち、自動車貿易赤字 (b)	割合 (b/a)
2007	828億ドル	561億ドル	67.8%
2008	741億ドル	527億ドル	71.1%
2009	447億ドル	318億ドル	71.1%
2010	598億ドル	426億ドル	71.2%

※米国商務省資料をもとに作成

表 2：日本における車名別輸入車新規登録台数（乗用車、貨物、バス合計）

米国車	2010年度 (2010年4月～2011年3月)		2009年度 (2009年4月～2010年3月)	
	台数(台)	シェア(%)	台数(台)	シェア(%)
フォード	3,082	1.28	3,078	1.68
ジープ	2,078	0.87	1,169	0.64
キャデラック	1,207	0.50	1,022	0.56
シボレー	879	0.37	824	0.45
ダッジ	856	0.36	1,093	0.60
クライスラー	673	0.28	942	0.51
ハマー	318	0.13	556	0.30
ジーエムシー	115	0.05	120	0.07
ポンティアック	12	0.00	12	0.00
サターン	2	0.00	1	0.00
合計	9,222	3.84	8,817	4.81
(参考)				
フォルクスワーゲン (ドイツ)	45,591	18.98	40,664	22.14
ボルボ (スウェーデン)	8,347	3.48	6,760	3.68
プジョー (フランス)	6,154	2.56	4,629	2.52
ヒュンダイ (韓国)	176	0.07	655	0.36

※日本自動車輸入組合の統計資料をもとに作成

表 3：日本の対米自動車輸出台数および輸出額

	輸出台数 (台)	輸出額 (100万ドル)	参考：米国の対日輸出額 (100万ドル)
2007	2,199,276	43,668	550
2008	2,120,088	41,330	603
2009	1,230,342	24,143	309
2010	1,551,129	32,169	385

出典：Wards Auto Group

現在のT P P交渉参加9カ国のうち、わが国は、米国、豪州、ニュージーランドを除く、すべてのアジア諸国、南米諸国と既に経済連携協定（E P A）を締結しており、これらの締結済みのE P Aにおける自動車関連関税は、ほとんどが即時撤廃又は段階的撤廃で合意されている。したがって、T P Pでわが国の自動車業界が利益を享受できるか否かは、経済規模から見た場合、いかに対米輸出を増加できるかに左右される。

そこで、次はわが国の対米輸出品目に対して、米国がどの程度の関税を課しているかを見ていきたい。

表4：日本が米国へ輸出している有税品目（上位20位：2010年）および米国関税率

	品 目 名	輸出額 (億円)	米国の 関税率
1	乗用自動車（ガソリン車）（1,500cc超3,000cc以下）	14,372	2.5%
2	乗用自動車（ガソリン車）（3,000cc超）	11,463	2.5%
3	自動車部分品及び付属品（その他のもの）	2,093	0～2.5%
4	乗用自動車（ガソリン車）（1,000cc超1,500cc以下）	1,911	2.5%
5	ギヤボックス	1,687	0～2.5%
6	ガソリンエンジンに使用する部分品（自動車用及び船舶用を除く。）	888	0～2.5%
7	ゴム製の空気タイヤ（乗用自動車に使用する種類のもの）	806	3.4～25%
8	ラクタム（6-ヘキサンラクタムを除く。）	768	0～6.5%
9	テレビジョンカメラ、デジタルカメラ及びビデオカメラレコーダー	676	0～2.1%
10	腕時計（電気式のもの）（機械式表示部のみを有するもの）	600	※
11	コック、弁類	560	2～5.6%
12	写真引伸機用又は写真縮小機用の対物レンズ	539	0～2.45%
13	車体のその他の部分品及び付属品（その他のもの）	538	0～2.5%
14	ゴム製の空気タイヤ（バス又は貨物自動車に使用する種類のもの）	499	3.4～25%
15	ガソリンエンジン（自動車用のもの）（1,000cc超）	459	0～2.5%
16	自動車用のブレーキ、サーボブレーキ及びこれらの部分品	424	0～2.5%
17	ハンドル、ステアリングコラム及びステアリングボックス	417	0～2.5%
18	自動調整機器（その他のもの）	381	1.1～1.7%
19	その他の電気機器	376	0～2.6%
20	核酸及びその塩並びにその他の複素環式化合物（その他のもの）	365	0～6.5%

※各製品に40～80セント+箱6～8.5%+ベルト2.8～14%+バッテリー5.3%

出典：財務省貿易統計、ただし関税率は米国国際貿易委員会（USITC）

上記のとおり、わが国の対米輸出品目の上位は、自動車および自動車関連部品が占めており、一部タイヤ製品を除き、すでに多くの製品が無税もしくは低関税になっている。2010年12月に経済産業省が発表した「T P Pに関する試算」のなかで、関税格差による影響が取り上げられており、T P P交渉に参加しなければ

F T A 政策を先行させる韓国企業との競争力が低下すると説明されているが、既に低関税の上記製品が T P P で無税になったとしても、わが国の自動車を始めとする製造業が米国市場で躍進するとは考えにくい。

(2) 円高問題とわが国の自動車メーカーの現地生産割合

また、経済産業省の同資料では2009年以降、米国乗用車市場における市場占有率で低価格の韓国自動車が躍進していると説明されているが、トヨタ、日産、ホンダの2011年の第2四半期決算報告書で売上高減収の要因として為替相場の影響が挙げられているとおり、競争力低下の主たる原因の1つは、近年の円高問題にあると言える。

ここで留意しなければならないことは、わが国が平成23年度第三次補正予算で円高対策を盛り込んだことに対して米国が厳しく批判していることである。

米国自動車業界を代表する米国自動車政策協会のブランド会長は「日本の円高緩和措置は日米貿易を一層歪め、貿易赤字を悪化させ、米国における自動車投資ビジネス、雇用に深刻な影響を与える」と発言。ミシガン州選出のステューブナウ上院議員（民主党）は「長年にわたり、日本は為替介入といった非合法的な手段で米国の雇用に損失を与えてきた」と非難し、オハイオ州選出のブラウン上院議員（民主党）も「日本政府は円の価値をさらに弱めることを明らかにさせ、日米貿易を今以上に歪め、日本の輸出を促進する一方で米国の対日輸出を一層不利にさせようとしている」と指摘する。

このように、仮に米国と自由貿易協定を結んだ場合、わが国に正当な理由があったとしても、将来にわたり米国はこれまで以上にわが国の政策を一方向的に批判し、介入してくる危険性があることを示唆する発言と捉えておくべきであろう。

一方、わが国の自動車業界は、米国での現地生産・販売により、輸出による関税や為替の影響を回避している。トヨタ、日産、ホンダの3社の今年の第2四半期決算報告書によると、3社の所在地別売上高は以下の通りである。

表5：トヨタ、日産、ホンダの所在地別外部顧客への売上高（単位：100万円）

	日本	北米	欧州	アジア	合計	海外の販売比率 (北米の販売比率)
トヨタ	3,004,169	1,897,865	931,468	1,427,691	8,015,922	62.5% (23.7%)
日産	1,021,269	1,422,066	758,735	844,395	4,367,446	76.6% (32.6%)
ホンダ	753,908	1,438,584	265,242	675,893	3,600,488	79.0% (40.0%)

※平成23年4月1日～9月30日、上記以外のその他地域は省略

(参考：米国乗用車市場における各国の市場占有率)

	2007	2008	2009	2010
米国企業	50.9%	47.3%	44.0%	45.0%
日本企業	37.1%	39.7%	40.5%	38.8%
ドイツ企業	5.9%	6.8%	7.3%	7.6%
韓国企業	4.8%	5.1%	7.1%	7.7%

出典：米国商務省「2011 The Road Ahead」

売上高の6～8割が現地生産によるものであり、わが国の自動車業界がいかに海外へ進出しているかがこの表から読み取れる。この事実に加え、前述したとおり、米国の関税はすでに低いことや、わが国の円高対策に米国が介入してくる危険性が増すことをふまえると、わが国の自動車業界がTPPによる関税撤廃で本当に利益を得られるのかどうか、政府はきちんと検証し、国民に説明する必要がある。

2. わが国の自動車市場開放に向けた米国の狙い

(1) 米国が懸念するわが国自動車部門の「非関税障壁」

11月中旬に訪日した米通商代表部（USTR）のマランティス次席代表は、わが国の自動車市場の開放を主張し、自動車分野における非関税障壁に対処するよう求めた。米国議員および米国自動車政策協会もまた、わが国の自動車、自動車関連部品の分野における非関税障壁が米国の対日輸出を妨害し続けていると11月以降連日のように批判している。

一般の米国民の意識調査については、2011年8月、米国自動車政策協会が日本の自動車貿易に関する調査を1,000名規模で実施。同調査では、日本は米国、欧州、韓国、その他の国に対して自動車市場を閉ざしていると指摘したうえで、米国政府は日本に対して自動車市場の開放を要求するべきであるかどうかを問いかけ、71%の米国民が要求すべきと回答している。

わが国の自動車分野における非関税障壁の例として、USTRが発表する「外国貿易障壁報告書」では2010年、2011年の2年連続でエコカー補助金が問題視されており、具体的には、エコカー補助金の適用対象車となる米国産自動車が極めて限定されていることを挙げている。12月20日にエコカー補助金の復活を盛り込んだ第4次補正予算案が閣議決定されたが、わが国がTPP交渉に参加する場合、こうしたわが国の景気刺激策を米国が非難し、介入してくる可能性は否定できない。

また、わが国がTPP交渉参加に向けて関係国との協議に入ると発表したこと

を受けて、USTRは12月7日から来年1月13日までを期間として、わが国の自動車分野を含む非関税障壁に関して、連邦公報を通じて米国の利害関係者から意見を公募（パブリックコメント）している。そのため、来年の1月中旬以降、エコカー補助金問題以外のさまざまな非関税障壁の改善要求が米国自動車業界から突き付けられることが想定される。

(2) 米韓FTA協定における自動車部門の合意内容

上記のパブコメの結果とあわせ、TPP交渉において、米国が自動車分野でわが国に要求してくる内容として、米韓FTA協定の合意内容を参考にすることは有益である。酪農学園大学の柳京熙准教授によると、米韓FTA協定は一方的に米国側に配慮した内容であると警鐘を鳴らしている。柳准教授が問題視する合意内容を取り上げてみる。

表6：自動車分野を中心とした米韓FTAの合意内容

1	年間輸入台数が25,000台以下の場合、米国の安全基準だけ満たせば問題ない。
2	韓国産自動車とピックアップトラック（大型以外のトラック）の対米輸出が急増した場合、米国は輸入緊急制限措置の発動が可能。自動車は15年、ピックアップトラックは20年間の特別関税が認められた。
3	一度規制を緩和するとどんなことがあっても元に戻せない（ラチェット条項）。
4	今後、韓国が他の国とFTAを締結した場合、その条件が米国に対する条件よりも有利な場合は、米国にも同じ条件を適用。
5	自動車分野で韓国が協定に違反した場合、または米国製自動車の販売・流通に深刻な影響を及ぼすと米国企業が判断した場合、米国の自動車輸入関税2.5%撤廃を無効とする。
6	韓国に投資した企業が韓国の政策によって損害を被った場合、世界銀行傘下の国際投資紛争仲裁センターに提訴可能。韓国で裁判は行わず、かつ、韓国にだけ同条項を適用（ISD条項）。
7	米国企業が期待した利益を得られなかった場合、韓国がFTAに違反していなくても、米国政府が米国企業の代わりに国際機関に対して韓国を提訴可能。
8	韓国政府が規制の必要性を立証できない場合は、市場開放のための追加措置を取る必要が生じる。
9	米国企業、米国人に対しては、韓国の国内法より米韓FTAを優先適用。

出典：柳京熙准教授「韓国におけるFTA推進の政治・経済的意義と国内への影響」

このように、仮にTPP交渉において米国が対韓国FTAと同様の内容を主張してきた場合、わが国の自動車業界にどのような影響が出るのであろうか。また、わが国のTPP交渉参加条件として、①現在の交渉参加国が既に合意した事項はそのまま受け入れること、②現在の交渉参加国で設定した野心（自由化）の水準を下げないこと、③交渉を遅らせないことの3点が求められていることから、仮にわが国がTPP交渉へ参加した場合、参加前に米国がわが国の自動車市

場の開放を目的として上記のような厳しいルールを設定してくる可能性も十分に考えられる。

加えて、米韓 F T A の合意内容に照らし合わせた場合、わが国の米国産自動車の輸入台数は、25,000台を大幅に下回っており、米国からの輸入車に対してわが国の安全基準を適用できない危険性もある。

とりわけ、米韓 F T A 協定では米国企業が期待した利益を得られない場合に韓国側が提訴される内容になっている点に注目したい。2014年までに輸出倍増計画の達成を目指す米国がわが国の自動車市場の開放を主張していることは、日本に対する自動車輸出を増やすことに他ならない。米国の狙いが韓国と同様である場合、理由はどうであれ、米国産自動車が日本市場で販売されていない現状が続くなら、米国政府がわが国を提訴できる環境が整うとも考えられる。

言い換えれば、わが国が T P P 交渉に参加する場合、「わが国の自動車市場で米国産自動車の販売が低迷しているのは、燃費や環境性能等で日本車より品質が劣っているから」という理屈は、米国には通用しないと考えるべきである。

まとめ

米国は日本に対して巨額な自動車貿易赤字を抱え、わが国の自動車市場における販売低迷に深刻な懸念を表明しており、その原因はわが国自動車部門の非関税障壁にあると主張する。また、日米自動車貿易摩擦を解消し、わが国の自動車市場を開放させる機会として米国は T P P 交渉を捉えていることは、米国の政府、議会、業界関係者の証言からも明らかである。

ミズーリ州のニクソン知事は11月8日に U S T R に書簡を送り、「長きにわたり米国の輸出業者に対して自国市場を開放してきた実績のある国を除いて、T P P 交渉では参加国を拡大しないことが重要である」とわが国の交渉参加を否定。さらに、イリノイ州のクイン知事も同様に「T P P 交渉への参加を認める前に、日本は悪名高き閉ざされた自動車市場を開放することを約束しなければならない」と発言しており、T P P 交渉参加をめぐる日本国内の議論とは対照的に、米国では自動車分野に焦点が当てられていることを認識しなければならない。

わが国自動車業界は既に海外での現地生産・販売を展開しており、また自動車・関連部品の輸出に際しての関税も低率又は無税となっているなか、日本は自動車分野でどのような成果を念頭に戦略を描いているのか。逆に、米国側は、わが国の自動車市場を開放させ、米国に有利な競争条件になるよう日本の「非関税障壁」を撤廃させ、国内制度や仕組みを改善させる立場を明白にしている。こうした実態を踏まえると、自動車業界をはじめとするわが国産業界にとって T P P 交渉への参加は果たして有益なのか、政府は、納得できる情報開示と説明を行うべきである。