

多様な農業の共存に向けて



# 国際農業・食料レター



2019年 **8** 月 (No. 197)

全国農業協同組合中央会

〈今月の話題〉

## 日米貿易交渉のカギを握る自動車分野

— 貿易赤字の削減が強く目指されるトランプ政権下の貿易協定 —

☆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： J A 全中 国際企画部 国際企画課  
〒100-6837 東京都千代田区大手町1-3-1 J A ビル ☎ 03-6665-6071 >  
インターネット・ホームページ： <http://agri.ja-group.jp/data/global/news.php>

# 日米貿易交渉のカギを握る自動車分野

## －貿易赤字の削減が強く目指されるトランプ政権下の貿易協定－

### はじめに

本年4月15日の第1回日米貿易交渉閣僚会合を皮切りに、8月第1週までの約4か月足らずの間に閣僚協議を6回、首脳会談を3回開催するなど、日米貿易交渉は異例のペースで交渉がすすめられている。

この交渉の前提となっているのは、昨年9月に日米首脳間で合意された日米共同声明である。ここには、わが国の農業分野に関し、「過去の経済連携協定の譲許水準を最大限」とするとの一文が明記されているが、これを手掛かりとしてわが国マスコミはわが国の“守るべき分野”である農産物についてその動向を大きく報じている。

一方、共同声明において、日本側が米国側の立場を尊重するとされた自動車分野については、日米間で隔たりが大きいことは報じられつつも、米国が何をわが国に要求しているのか、あるいはわが国の交渉方針とはどのようなものか等は、マスコミ報道からは明らかになっていない。しかし、トランプ大統領のこれまでの言動や政策から、自動車分野への関心の高さは明らかであり、日米貿易交渉においてもカギになると推察される。

そこで本稿では、トランプ政権下で交渉・合意した米韓FTA（自由貿易協定）再交渉やNAFTA（北米自由貿易協定）再交渉での自動車分野の合意内容を整理・検証し、同分野におけるトランプ政権の関心項目を分析したい。

# 1. トランプ政権下での貿易政策の特徴

## (1) 貿易政策が争点とされた2016年米国大統領選挙

2016年の大統領選挙は、通常大統領選挙で争点となりにくい貿易政策が争点になった異例の選挙だった。トランプ大統領は選挙戦のなかで、貿易収支の改善や既存の協定の見直しなど以下のものを公約として掲げ、当選を果たした。トランプ大統領は、それらの公約の多くを実行に移している。

### 【大統領選時の貿易政策に関する主張・公約と就任後の対応】

主張・公約	就任後の対応
➤ 貿易赤字の削減	⇒最大の貿易赤字相手国である中国との貿易協議の開始
➤ NAFTAをはじめとした既存の貿易協定の見直し・再交渉	⇒NAFTAおよび米韓FTAの再交渉により協定を改定
➤ TPPからの離脱	⇒就任直後にTPPから離脱。日本を含め、二国間での貿易協定を推進。
➤ 多国間貿易協定から二国間の貿易協定への転換	
➤ 中国の知的財産権の侵害や技術移転強要への対処	⇒中国に対する制裁関税の実施
➤ 為替操作への対処	⇒USMCAなど新たに締結した協定への為替条項の導入

トランプ氏の大統領選勝利にあたって、共和党の伝統的な支持基盤である農業州に加え、スイングステート（選挙の都度勝利政党が異なる州）の多くを占めるラストベルト<sup>1</sup>での支持を勝ち取ったことが大きく奏功していることは、一般的によく知られている。トランプ大統領にとって、この地域の支持の獲得は2020年の大統領選での再選に必須であるとされており、トランプ大統領は今後もラストベルトの有権者への配慮を強く打ち出しながら、上記公約をふまえた政権運営を続けていくものと見られる。このことは、昨年末の中間選挙によって、上下両院において多数党にねじれが生じ、内政課題において政策運営が困難さを増していることから言える。

1 米国北部の五大湖周辺に位置する重工業地帯。国際競争の進展にともない、主要産業であった鉄鋼や石炭、自動車等の工場の移転や閉鎖により衰退したことから、「ラストベルト（rust belt=さび付いた（工業）地帯）」と呼ばれている。

## (2) 近年の貿易交渉における合意内容のポイント

トランプ大統領の選挙公約は、貿易交渉のなかでどのように反映されているだろうか。

トランプ政権下ではこれまで米韓 F T A 再交渉、NAFTA 再交渉の 2 つの交渉が合意に至っており、いずれの交渉でも自動車分野の取り扱いが大きな焦点の一つとなった。

### ① 米韓 F T A 再交渉

米韓 F T A 再交渉は 2018 年 1 月、貿易赤字削減を強く求める米国の要求に韓国側が応じ、再交渉が正式に開始された。正式な交渉開始からわずか 2 か月後の同年 3 月に大筋合意に至るといふ異例の速さでの交渉妥結であるが、その主な争点は自動車分野の扱いをめぐる議論であった。米国は韓国に対し継続的な貿易赤字を抱えており、韓国からの輸入品目のうち最大の割合を占めるのは自動車分野の物品であったため、その貿易額の多さからトランプ政権はこれを課題として大きく取り上げた。

#### 【米韓の貿易収支および自動車分野の貿易実績】

(単位：十億ドル)

	韓国への 輸出額 ①	韓国からの輸入額		物品貿易 収支 ①－②
		輸入合計額 ②	うち自動車分野 <sup>※</sup>	
2014	44.6	69.7	23.2 (33%)	▲ 25.0
2015	43.5	71.8	26.2 (36%)	▲ 28.3
2016	42.3	69.9	25.1 (36%)	▲ 27.6
2017	48.4	71.4	23.9 (33%)	▲ 23.1
2018	56.5	74.3	22.4 (30%)	▲ 17.8

出典：アメリカ合衆国国勢調査局 (<http://census.gov>) より作成

※ ( ) 内は対韓輸入額合計に占める自動車分野の割合

米韓 F T A 再交渉の自動車分野における主な改定内容のポイントは、①韓国製ピックアップトラックの関税撤廃期限の延期（発効後 10 年目（2021 年）から 30 年目（2041 年）へ）、②米国製自動車に対する韓国政府による安全基準認証の緩和である。ピックアップトラックは、米国自動車メーカーが米国内シェアの維持にきわめて強い関心を有する品目であり、安全基準については、米国側がかねてより輸出を阻害する非関税障壁と主張してきたものである。

## ② NAFTA再交渉

NAFTAは、米国にとって国境を接する隣国で最大の貿易相手国であるカナダ・メキシコとの貿易協定であり、トランプ大統領はかねてより同協定を「最悪の協定」と批判を繰り返してきた。NAFTA再交渉も、米国の強い要求により、2017年8月より正式に開始された。

なお、同協定は2018年9月に大筋合意に至り、USMCA（米国・メキシコ・カナダ協定）という名称に変更がなされた。

トランプ大統領のもと米国がNAFTA再交渉を強く要求した背景は、米韓FTA再交渉と同様にNAFTA諸国との貿易赤字の増大や、これにともなう米国製造業の雇用減少がある。貿易実績についても、米韓同様、NAFTA域内から米国が輸入している品目のうち、最大のものは自動車分野の物品であったため、課題として取り上げられることとなった。

### 【NAFTA諸国との貿易収支および自動車分野の貿易実績】

(単位：十億ドル)

	加・墨への 輸出額 ①	加・墨からの輸入額		物品貿易 収支 ①－②
		輸入合計額 ②	うち自動車分野※	
2014	553.8	645.0	160.7 (25%)	▲ 91.2
2015	517.3	592.7	164.3 (28%)	▲ 75.4
2016	497.0	582.3	171.6 (29%)	▲ 85.4
2017	526.0	611.9	177.5 (29%)	▲ 85.9
2018	565.2	664.9	186.4 (28%)	▲ 99.7

出典：アメリカ合衆国国勢調査局 (<http://census.gov>) より作成

※ ( ) 内は対カナダ・メキシコ輸入額合計に占める自動車分野の割合

この交渉の論点は幅広く、合意までに14か月要したが、最後まで争点として残されたのは自動車である。自動車分野に関する改定内容のポイントは、①自動車および自動車部品の域内原産比率<sup>2</sup>の引き上げ（協定に基づく関税率が適用されるために必要な域内製造の部品使用率を62.5%から75%へ引き上げ）、②カナダ・メキシコから米国への無税での輸入数量枠の導入の2点である。これら改定内容は米国の要求をふまえたものであり、域内原産比率の引き上げは米国製自動車部品の使用を増加させることが狙いとされている。また、輸入数量枠内の自動車等は米国が発動を検討している通商拡大法232条（安全保障）に基づく自動車等への追加関税の適用対象外として扱われるため、米国にとっては数量枠の導入、カナダ・メキシコにとっては追加関税の実質的な回避という形で双方にとって成果をアピールしうる内容となっている。

なお、メキシコ、カナダはそれぞれT P P参加国であり、NAFTA再交渉の結果得られた合意内容は、トランプ政権の要求をふまえ、T P Pの合意内容よりも深掘りされた合意となった。

---

<sup>2</sup> 自動車など複数の国にわたって生産が行われるような物品については、原産地規則に基づき、どの国が原産地となるのか定める必要がある。この規則において、協定締約国内で価値が付加（製品が製造）された割合のことを域内原産比率という。この規則を満たさない場合、当該貿易協定による特惠関税（NAFTAの場合は0%）は適用されない。

### ③ 2つの交渉結果の着目点

米韓F T A、NAFTAの2つの再交渉から言えるのは、どちらの交渉も、①米国の継続的な貿易赤字が存在し、その削減が目指されたこと、②自動車分野が貿易赤字の主要因となっていたこと、③再交渉の結果、米国の要望が一定程度反映され、自動車分野で関税のほか、数量制限、原産地規則、安全基準など多くの部分で見直しが行われたということである。一方、農業分野では、交渉前の段階ではいずれも米国側から非常に高い水準の要求が示唆されていたにもかかわらず、結果として自動車分野ほどの大きな改定が行われなかったということにも触れておきたい。

#### 【トランプ政権で締結された貿易協定の自動車分野の主な合意内容】

項目	米韓F T A	NAFTA
米国の自動車関税	-ピックアップトラックの関税撤廃期限の延期（2021年撤廃→2041年撤廃）	-変更なし （もともと無税）
対米輸出の数量制限	変更なし （数量制限の設定なし）	-対米輸出に関し、数量制限を導入（自動車は台数、自動車部品は金額による制限を設定） （T P P：設定なし）
原産地規則	変更なし	-域内原産比率の引き上げ （62.5%→75%） （T P P：55%）
安全基準	-米国産自動車に対する安全基準認証の緩和 →米国車については、米国安全基準を満たせば韓国の安全基準を満たしたものとされる	-変更なし
(参考) 農産品での 主な合意内容	-再交渉による農産品の取り扱いの見直しなし	-カナダに対し、新たに米国産乳製品等の関税割当を設定 -カナダの供給管理制度は維持

## 2. これらの経過の日米貿易交渉への示唆

日本の場合もこうした先例に漏れず、米国が構造的に長年に渡る貿易赤字を抱えており、米国が日本から輸入する品目のうち、最大のものは自動車分野の物品となっている。このことから、米国が先の2つの交渉でこだわりを見せた自動車分野の要求が日本にもなされると考えられよう。

【日米の貿易収支および自動車分野の貿易実績】

(単位：十億ドル)

	日本への 輸出額 ①	日本からの輸入額		物品貿易 収支 ①－②
		輸入合計額 ②	うち自動車分野※	
2014	66.9	134.5	49.9 (37%)	▲ 67.6
2015	62.4	131.4	50.6 (38%)	▲ 69.1
2016	63.2	132.0	54.2 (41%)	▲ 68.8
2017	67.6	136.4	55.4 (41%)	▲ 68.8
2018	75.2	142.4	56.0 (39%)	▲ 67.2

出典：アメリカ合衆国国勢調査局 (<http://census.gov>) より作成

※ ( ) 内は対日輸入額合計に占める自動車分野の割合

実際に、トランプ大統領は交渉開始後の日米首脳会談で貿易赤字への不満を言及しているほか、交渉当局であるUSTR（米国通商代表部）も貿易赤字削減の要求を行ったとする声明を発表している。また、2018年11月に米国で実施された日米貿易協定の交渉目的に関するパブリックコメントでは、米国の自動車団体や商工関係の団体がピックアップトラックの関税撤廃期限の延期や安全基準の見直し、原産地規則の強化を求めるコメントを送付している。



## 【日米貿易協定の交渉目的に関するパブリックコメント（2018年11月16日付）より抜粋】

### (American Automotive Policy Council)

- ・ピックアップトラックの関税撤廃期限の延期を望む。
- ・米国の安全および環境基準を満たした自動車であれば日本でも販売可能となるよう望む。

### (Alliance for American Manufacturing)

- ・NAFTA交渉では原産地規則が強化されたが、日本との交渉においても原産地規則を強化し、米国内のメーカーや労働者が最大限の利益を得られるようにされることを望む。

しかし一方、日米貿易交渉の直近の情勢を見ると、米国側は早期の合意を何より重視しているとされている。高い水準の要求を米国が行えば行うほど、交渉に時間を要し、早期合意の目標は遠のくことになる。

なお、9月の国連総会にあわせて開催される見込みの日米首脳会談において日米両国から何らかの発表が行われるとの報道が日米双方で相次いでおり、米国では早期の成果獲得のための方策が検討されていると指摘されている。

また、米国議会では、野党である民主党が下院で多数党を占め、トランプ大統領が属する共和党主導の議会運営が困難な状況にある。その打開策としてトランプ政権が目指しているとされるのが、議会の承認を要さない大統領権限による関税引き下げ措置であり、これによりトラックを除く自動車関連品目の大部分の対処が可能になる。

## 【TPA法による大統領権限に基づく関税引き下げ措置】

米国大統領は、2015年TPA（大統領貿易促進権限）法により、①従価税5%未満の品目の関税については撤廃もしくは引き下げを、②従価税5%以上の品目の関税については、その関税の半分未満の引き下げを大統領が決定できる。（関税の引き下げには、議会の批准を必要としない）

## おわりに

米国は中国やEUとの間で、追加関税の賦課とその報復措置の応酬を続けるなど貿易紛争を抱え、USMCA（NAFTA再交渉の結果得られた新協定）の議会審議も進まないなかで、トランプ大統領は貿易政策で目立った成果を挙げられていない。このため、米国は2020年の大統領再選に向け、成果づくりを一層加速させるものと想定される。日米貿易交渉において、自動車分野で何らかの成果を勝ち取ることは、何よりもトランプ大統領が自らの支持基盤に訴えかけることのできる有力な成果となり得る。

現在行われている日米貿易交渉では、農業分野・工業分野とも、どの程度両国の要求に隔たりがあるかについては不透明であるが、交渉の全体像を理解するにあたっては、本稿で振り返ってきたとおり、トランプ政権の最大の関心は貿易赤字の改善であり、その主要な要因である自動車分野が交渉の争点とされてきた経過をよくふまえる必要がある。

米国のような影響力の強い交渉相手との厳しい二国間交渉がまさに大詰めを迎えつつあるなかで、何よりも重要なのは、わが国農業をはじめとする各種産業が利益と呼べる成果をしっかりと勝ち取ることができるかどうかである。いずれにしても昨年9月の共同声明で米国の立場を尊重するとした自動車分野がどのように扱われるのかが早期合意のカギを握っているとみて間違いなく、こうした点に着目して今後の状況を見極めていく必要がある。