

## 日米自動車貿易：競争条件公平化への提言

日本の自動車市場は数世代にわたり事実上あらゆる国からのあらゆる輸入車に対して門戸を開ざしてきた。その結果、米国の自動車メーカーは日本からシャットアウトされ、米国以外のあらゆる自動車市場において不公平な競争条件を強いられてきた。それは日本の自動車メーカーが日本国内での有利な条件を利用して海外でも有利な立場を確立してきたからである。日本の自動車市場の開放交渉はこれまで幾度も行われたものの完全な失敗に終わっている。したがって我々はこの問題に対して、より確実な新しいアプローチを採用する必要がある。特に日本の自動車市場の開放にあたり、米国はすでに十分に開放されている自国市場のさらなる解放については条件付けを行うべきである。以下の提言はこの長期にわたる問題を解決するための試案である。

### 1. 相互市場アクセスに基づく米国の段階的関税撤廃

2013年4月12日付日米自動車貿易TOR（交渉の枠組）には、米国が日本製の乗用車およびトラックに対する関税（現在はそれぞれ2.5%および25%）をTPPにおける最も長い段階的撤廃期間に基づいて引き下げることが示されている。しかしその期間が実際どのくらいになるかは明らかではない。さらに、歴史を手引きとするのであれば、日本がその期間が終了するまでに自国市場を開放する保証もないのである。

この問題に対応するために、TORに盛り込まれているタイズの段階的撤廃に加え、以下が必要になる。

- (1) 日本市場における輸入車浸透率<sup>1</sup>が現水準から十分に拡大した場合は関税の段階的撤廃を早めることとし、日本市場の輸入車への開放を促す。また、
- (2) 日本市場が実質上閉鎖の状態を継続する場合は関税の引き下げ幅を縮小する。

具体的には、関税の段階的撤廃は以下のように実施すべきである。

---

<sup>1</sup> 輸入車浸透率はあらゆる国から特定市場への輸入高を反映したものである。日本の2012年の輸入車浸透率は5.9%。これに対しOECD諸国の平均輸入車浸透率は5.8%、米国は47.9%となっている。

## 関税の段階的撤廃

### 1. 基本関税の段階的撤廃

(2013年4月12日付の日米自動車貿易TORの内容を反映し、またバックロード式とする)

年数	米国の乗用車への関税率	米国のトラックへの関税率
0-25	2.5%	25%
26	2.0%	20%
27	1.5%	15%
28	1.0%	10%
29	0.5%	5%
30	0.0%	0%

### 2. 日本が25年後以前に市場開放を実施した場合の関税撤廃の前倒し

日本の輸入浸透率	米国の乗用車関税	米国のトラック関税
現水準: 5.9%	2.5%	25%
20%に達した場合	2.0%	20%
25%に達した場合	1.5%	15%
30%に達した場合	1.0%	10%
35%に達した場合	0.5%	5%
40%に達した場合	0.0%	0%

### 3. 日本が閉鎖的市場を継続した場合の関税率引き下げ幅の縮小

25年後に日本の輸入車浸透率がOECDの平均値(29%)の半分を下回った場合、米国の段階的な関税引下げ幅も半分に縮小される。すなわち、米国の関税率は0%にはならず、乗用車が1.25%、トラックが12.5%へと均等な幅で引き下げられる。

たとえば25年後に達成された日本の輸入車普及率が20%である場合、米国の乗用車およびトラックへの関税率はそれぞれ2.0%および20%となる。その後、乗用車およびトラックへの関税率は以下のスケジュールでそれぞれ1.25%および12.5%へと引き下げられる。

年数	米国の乗用車関税	米国のトラック関税
26	1.85%	18.5%
27	1.70%	17.0%
28	1.55%	15.5%
29	1.40%	14.0%
30	1.25%	12.5%

注：自動車部品は同様の関税撤廃制度の対象となる。

## II. 通貨操作の防止

関税以外にも多くの障壁によって日本の自動車市場は数十年にわたり閉鎖的であり続けたが、最も顕著かつ持続的な障壁のひとつは通貨操作である。通貨操作はあらゆる製品およびサービスの市場に影響を及ぼし、他のTPP交渉国およびアジア太平洋地域において問題となってきた。通貨操作は日本市場への参入をさらに困難にするばかりでなく、米国市場および第三国市場において日本の製造業者が不当な優位性を獲得することになり、米国による5年間輸出倍増計画の実現をさらに困難にしている。

すべてのTPP当事国は通貨レートに関する以下の4つの義務に同意する。

● 通貨操作を回避するための重要義務

TPPの各当事国は他のTPP当事国よりも有利になる不当な立場を得るための通貨操作を行わない。ある当事国が通貨操作を行ったか否かを判断する際は、IMFがIMF協定第4条(2012年および2007年の理事会決定事項の第22項および15項を参照)に基づき検討する場合と同様の証明内容を委員会が検討する。例えば、

- 為替市場における一定方向への持続的かつ大規模な介入
- 長期的に過剰な公的または準公的な外貨準備資産
- 大規模かつ長期的な経常黒字

協定の一部として、TPP当時国は義務への違反があったか否かを判断する特定の指標を確立する(たとえば当該当事国の外貨準備高が、翌年満期の対外債務の合計を上回る過度な水準である場合。この指標はギドブツナイニズグリーンスパン・ルールと言われる)。

● 為替レートを下落させるその他の行動に関する協議

他方当事国が自国通貨の下落を目的とし、その効果のある行動を取ったと一方の当事国が判断する場合(たとえば自国通貨水準が高すぎると他方当事国が公式に表明した場合や、特定の通貨レートに到達するために財政もしくは金融政策を利用する場合。)、そして特に当事国が大幅な経常黒字状態である場合や、過去に為替介入を実施した事実がある場合、TPP当事国は協議を実施することに同意する。

● 非当事国による操作

非当事国による通貨操作については、これを解決するためにTPP当事国は協調的行動を取ることに同意する。

● 透明性

各TPP当事国は、自国の通貨政策の透明性について同意する。その実施は以下の義務を伴う——為替介入および公的・準公的準備資産に関するデータの開示／準備高の透明性に関するIMF特別データ公表基準の順守／IMF公的外貨準備の通貨別構成への報告。

これらの義務は自動車産業に特別存在するわけではなく、その性質上一般的なものである。

通貨操作防止のための重要義務および透明性義務はTPP協定の通常の紛争解決機構に準ずるもの

とし、通貨紛争については以下の2点の修正を伴う。(1) パネリストは為替レート問題に関する専門知識を備えていなければならない。(2) 紛争解決のスケジュールを迅速化する。

最後に、TPP交渉の進行と共に、日本は外貨準備高に関する是正策を、円が2012年10月以来30%近く下落している事実を鑑み実行すべきである。日本は金融緩和政策を実施してはいるものの、対外競争力を高める目的で為替レートに目標値を定めてはしないと主張している。しかし最近において日本は明らかに競争力向上を目指し自国通貨レートに焦点を当てており、その外貨準備高は1兆ドルを超えている。今こそ日本はこれらの過剰な準備高を売却すべきだ。それによって過剰な円安の是正が促され、またその行動が日本の通貨操作の終焉を示す意思表示となるであろう。

### III. 現行および今後の非関税障壁（通貨操作を除く）

既存の障壁 日本は、自動車部品を含む自動車部門における既存の非関税障壁をすべて撤廃することに合意するであろう。これらの障壁には、差別的税制、輸入車に対する厄介で高コストの自動車認証手続き、大半が国際基準に適合せず日本への輸入車に相当な開発および製造コスト増を招く複雑で厳しい一連の安全、騒音、および汚染基準、日本の販売特約店による輸入車の取扱い渋り、ならびに非競争的慣行に対処する競合法の実施の不十分さ、不可能でない場合に重要市場で新規販売特約店の設立を困難にしている区画規制、ならびに数十年にわたる国産車企業の成長促進に目を向けた政策により形成された消費者の排他的嗜好等がある。

今後の障壁 日本は新しい非関税障壁の採用を回避し、既存の方策<sup>4</sup>に対する新たな懸案事項に速やかに対処するため、効果あるメカニズムに合意するであろう。例えば、

- 方策案 米国が方策案<sup>5</sup>に反論し、紛争解決処理パネル<sup>6</sup>に対し、当該方策が、TPP合意に矛盾しているか、または、当該合意に基づき直接または間接に米国に生じる利益を無効にしているか、もしくは損なっているという推定的な一応の証拠を確立する場合、日本は、交渉または紛争解決処理により当該問題が解決されるまで、当該方策を実行しないものとする。

---

<sup>2</sup> 米国の自由貿易協定 (FTA) は通常、合意事項に違反があった場合、MFN (最恵国) 関税率を元の状態へ戻すことを定める。通貨操作があった場合も、これと同じ改善措置が適用される。ただし、自動車貿易に関し、米国の関税が未撤廃だった場合、関税撤廃までの期間が延長される。

<sup>3</sup> 日米自動車貿易で想像されているように、自動車分野に、TOR、すなわち現行のMFN関税の再課税を認める特別優先紛争解決手続きが適用されるであろう。その結果、非関税障壁撤廃が失敗に終わる結果、現行の関税水準の乗用車2.5%、トラック(貨物車)25%ヘスナックパック(総反策)するであろう。このスナックパック・メカニズムは、自動車貿易に関係する限り、通貨操作(非関税障壁)の場合にも適用され、米国関税が未撤廃でスナックパック条項が実施できない場合には、関税撤廃までの期間が非順守の期間相当延長される。

<sup>4</sup> このメカニズムには、日米自動車貿易で見られた次のものが含まれるが、これらに限定されない。TOR(例、規制措置を整備および実行する過程全体を通じたインプット)の機会、新規制に従うための合理的な期間、および規制実施後の見直し)

<sup>5</sup> 法律制定を進める間に、利害関係者に米国に方策に反対するよう要求することを可能にするプロセスを確立する。米国が反対しないと決定する場合、その決定を連邦公報で説明するよう要求される。

- 非違反の無効および減損 方策案が実施され、合意に矛盾していないものの、合意に基づく米国の利益の無効化または減損の結果に帰す場合、米国は、無効化または減損水準に相当する金額の価格引き下げを中止するか、「スナツプバック」条項を活用する（か、または、米国の関税が撤廃されなかったことにより当該スナツプバック条項が実行不能な場合には、自動車/トラックの関税撤廃までの期間を延長する）権限を持つであろう。

---

6 合意ではこのような問題を判定する手続きを迅速化することを定めるつもりである。

