

環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定について

一般社団法人 日本自動車工業会

2013年3月



はじめに

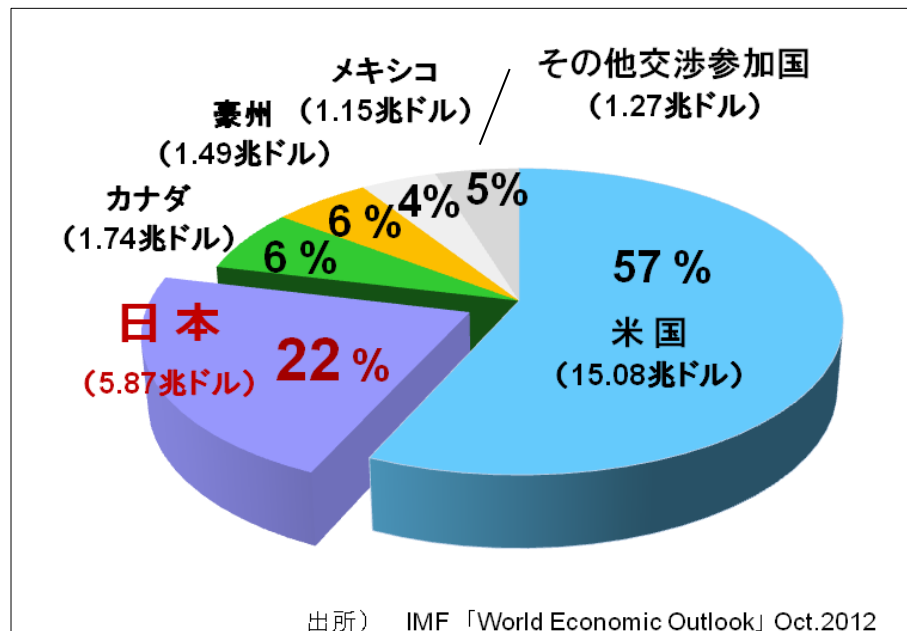
- ① 自工会は日本のTPP参加を支持する。 >>> 1～11ページ
- ② 日本の自動車市場は輸入車に対し閉鎖されているという根拠のない主張が見られるが、日本市場はオープンであり、輸入車を制限する規制も慣行も存在しない。 >>> 12～14ページ
- ③ 自工会は、これまで世界の自動車・自動車部品の関係者等と協調し、建設的な対話・協働を行ってきており、今後も継続する。
>>> 15ページ

1. TPPは参加国のみならず、世界に社会的・経済的利益をもたらす

TPPは、

- 貿易と投資の自由化を通じて世界経済の発展に貢献する。
(ドーハラウンド交渉凍結の中、自由化推進に貢献)
- 自由貿易を通じた競争により選択肢は拡大し、消費者に最大の利益をもたらす。
- 世界第3位の経済規模を有する日本の参加が世界経済にもたらす利益は大きい。

TPP交渉参加11カ国と日本のGDP（2011年 名目）



“TPPは全参加国に経済的利益をもたらす。更に重要なことは、より自由な貿易と投資のルール作りを行うことである”

TPP- 経済と戦略的意義 -Brookings, 2011年9月30日
(Brookings: 米シンクタンク)

“TPPに日本を含めれば、革新をもたらすだろう”

TPPと中国の台頭 -Foreign Affairs, 2011年11月7日
(Foreign Affairs: 米外交問題評議会が発行する国際政治経済の専門誌)

2. 日本のTPP参加は米国にとっても利益をもたらす

- 日系メーカーは'80年代から米国に投資し、現地化を推進、米国産業の一部となっている。米国で販売される車両の約7割が北米で生産されている。
- 米国経済・雇用においては、その規模のみならず生産性や労働の質も高め、自動車産業の競争力向上に貢献してきた。
- 日米自動車産業の統合進化による、日米間のサプライチェーン、生産ネットワークの一層の効率化は米国生産車両の競争力強化につながる。これは米国からの輸出拡大をもたらし、米経済・雇用への更なる貢献が期待される。

日系メーカーによる米国現地生産台数
242万台

日系メーカーによる総投資額
352億ドル

日系メーカーによる雇用創出
38万8千人

米国製部品の購入額
432億ドル

日系メーカーによる米国からの輸出台数
26万台
(米国からの輸出全体に占める割合は**16.5%**)

上記統計は2011年実績

3. TPP参加により、より自由な貿易・投資等のルール作りに日本が貢献できる

- 自工会は自らの活動として、自由貿易はもとより、知的財産権保護や開放された投資の促進に取り組んできた。
- 日本がTPPに参加することで、これら分野を推進するルール作りに貢献できる。
- 自工会は日本のTPP参加を支持する。



4. TPP交渉におけるJAMAの関心分野およびスタンス – ①

－ 原産地規則 －

- 利用企業にとって、効率的で利便性の高い原産地規則および証明制度とすべき。
- 自動車分野の規則では、付加価値基準 (VA)と関税番号変更基準 (CTC) のどちらかを企業が選択できる規則であること。証明制度では、第三者証明と自己証明のどちらかを企業が選択できる制度であること。
- TPP交渉参加11ヶ国中、7ヶ国と日本はEPAを結んでいるが、VAとCTCの選択制は1ヶ国のみ(日ブルネイ)。部品でも3ヶ国のみ(日マレーシア、日ブルネイ、日フィリ)。第三者証明と自己証明の選択制は2ヶ国(日ペルー、日メキシコ)である。

－ 貿易円滑化 －

- 認定事業者制度 (Authorized Economic Operators制度: 輸出入に関する税関手続きや検査等の簡素化など優遇措置を受けるための認定制度) を貿易相手国と相互承認し、税関手続きが簡素化されるべき。
- 現在採用しているのは4ヶ国(NZ、米国、シンガポール、マレーシア)。そのうち日本は、3ヶ国(NZ、米国、シンガポール)と相互承認済み。ただし、採用している中でも内容がばらばらであるため、制度のハーモナイゼーションをお願いしたい。

－ 知的財産 －

- 知的財産権の侵害は、公正なビジネスを阻害するだけでなく、経済的損害や消費者の健康・安全を脅かしている。
- 偽造品・模倣品の世界拡散を防止するため、2010年10月に11ヶ国・地域で大筋合意に至った「模倣品・海賊版拡散防止条約 (Anti Counterfeiting Trade Agreement)」が早期に発効し、本条約に基づき、実効ある運用がなされるべき。

－ 投資 －

- 内外投資家は公正・公平に扱われるべき。
- また、車両生産事業の認可等にかかわる法令や行政手続きの透明性が確保されるべき。更に、外資規制や技術移転要求など特定措置の履行を要求すべきではない。

5. TPP交渉におけるJAMAの関心分野およびスタンス – ②

－ 市場アクセス －

- 既にグローバル化し成熟した自動車産業を持つ国は、他国に先駆けて自動車・部品関税を即時撤廃すべき。
- 自動車産業が発展段階にある国については、自国の経済状態や自動車産業の発展度合いに応じて、段階的に関税を引き下げることが望ましい。
- 経済産業省試算によるTPP参加国への自動車分野の関税支払額は、約2, 247億円。

国	関税支払額
米国	877億円
豪州	365億円
メキシコ	350億円
カナダ	276億円
マレーシア	214億円
チリ	57億円
ベトナム	56億円
その他	52億円
合計	2247億円

(注) 関税支払額は各国における日本からの輸入額にMFN税率(従価税のみ対象)をかけた数値を合計したもの。

算出に用いた各国の輸入額及びMFN税率は、2006年:ブルネイ、2009年:NZ、ペルー、マレーシア、ベトナム、2010年:チリ、アメリカ、豪州、カナダ、メキシコ。
(出典 貿易データ:GTA、関税データ:WTO-IDB)

(注) 上記における「自動車分野」とは、HS87類の品目を指す。

6. 日本は自由貿易協定で韓国に出遅れており、競争上で不利

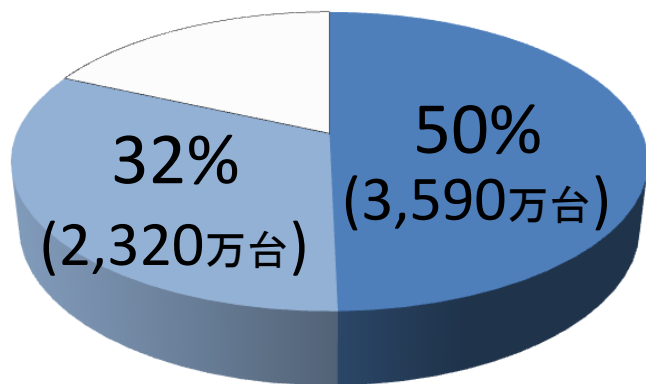
- 韓国は、既に世界の自動車市場の半分をFTAでカバーしている。交渉中も含めれば、80%以上となる。一方、日本は交渉中を含めても僅か14%。

韓国

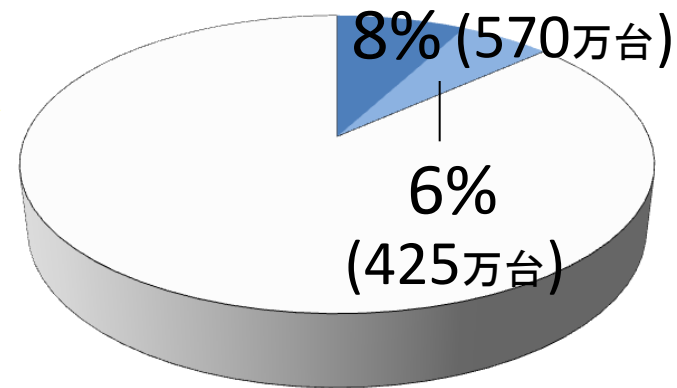


世界の自動車市場に占める
日韓のFTAカバー率の比較

日本



6倍の格差
5,000万台の市場で競争上不利

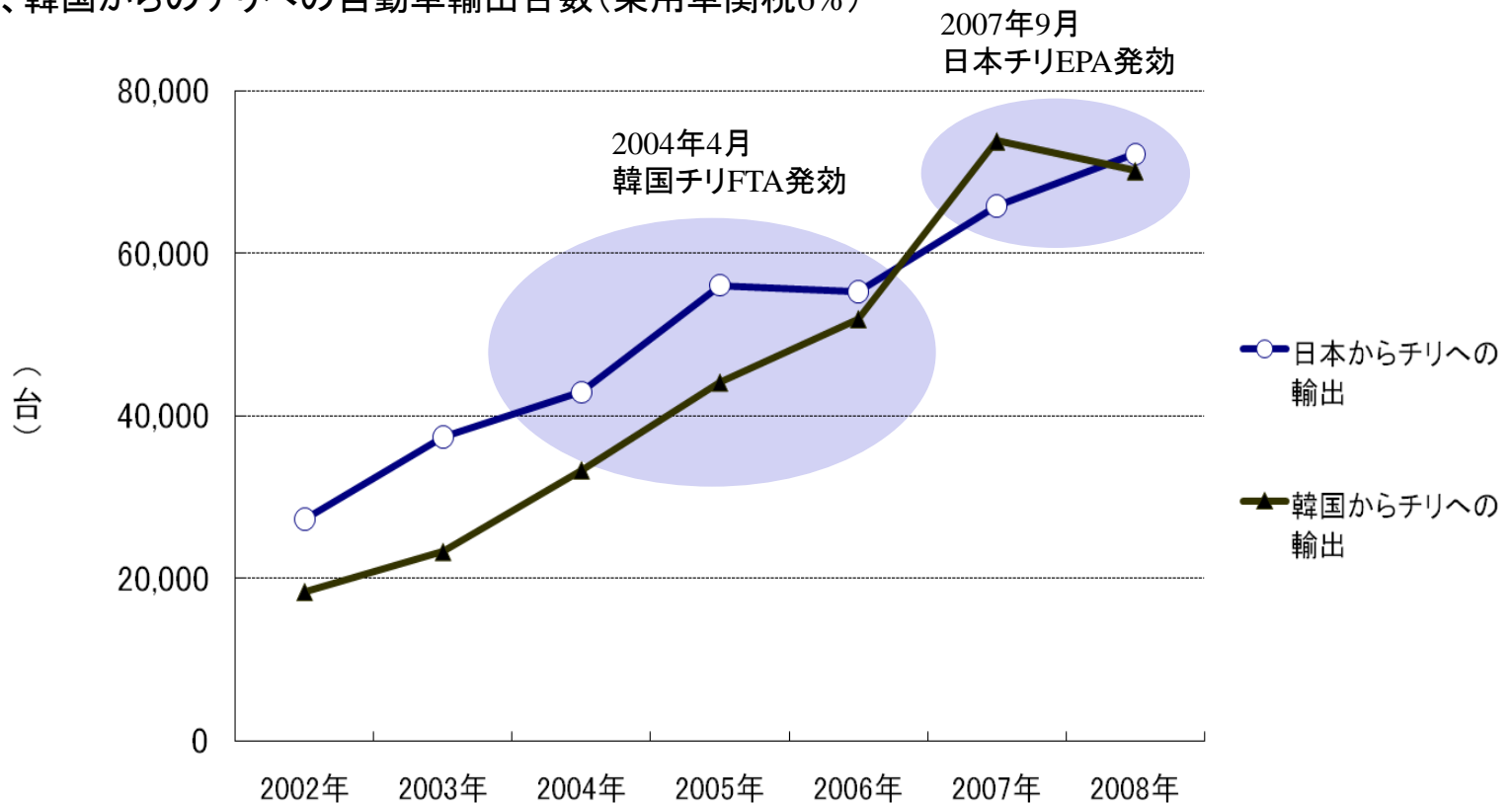


	日本	韓国
■ 発効済、交渉妥結	メキシコ、チリ、ASEAN、スイス、インド、ペルー	チリ、EFTA、ASEAN、インド、EU、ペルー、米国、トルコ、コロンビア
■ 交渉中	GCC、豪州、カナダ、コロンビア	カナダ、メキシコ、GCC、豪州、NZ、中国

7. 韓国車との競争（チリの事例）

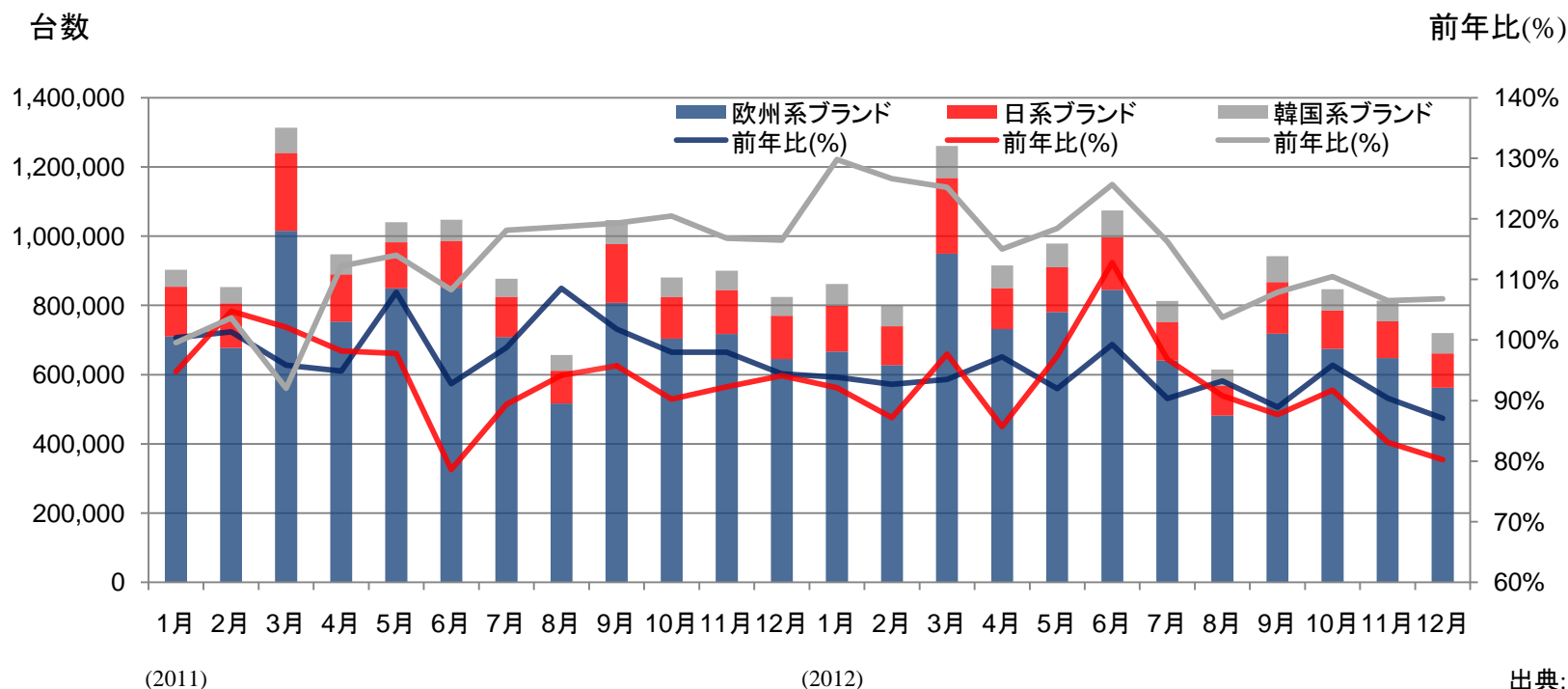
- 2004年に韓国・チリ自由貿易協定(FTA)が発効し(乗用車関税6%がゼロ)、韓国車の輸出台数が日本車を上回った。
- その後、2007年の日本・チリ経済連携協定(EPA)により再逆転。

日本、韓国からのチリへの自動車輸出台数(乗用車関税6%)



8. 韓国車との競争（EUの事例）

- 2011年7月、韓国・EU自由貿易協定が発効し（乗用車関税10%が2011年7月より7～8.3%。2012年7月より4～6.6%。3～5年でゼロに削減。）、韓国車の販売台数が急速に上昇。



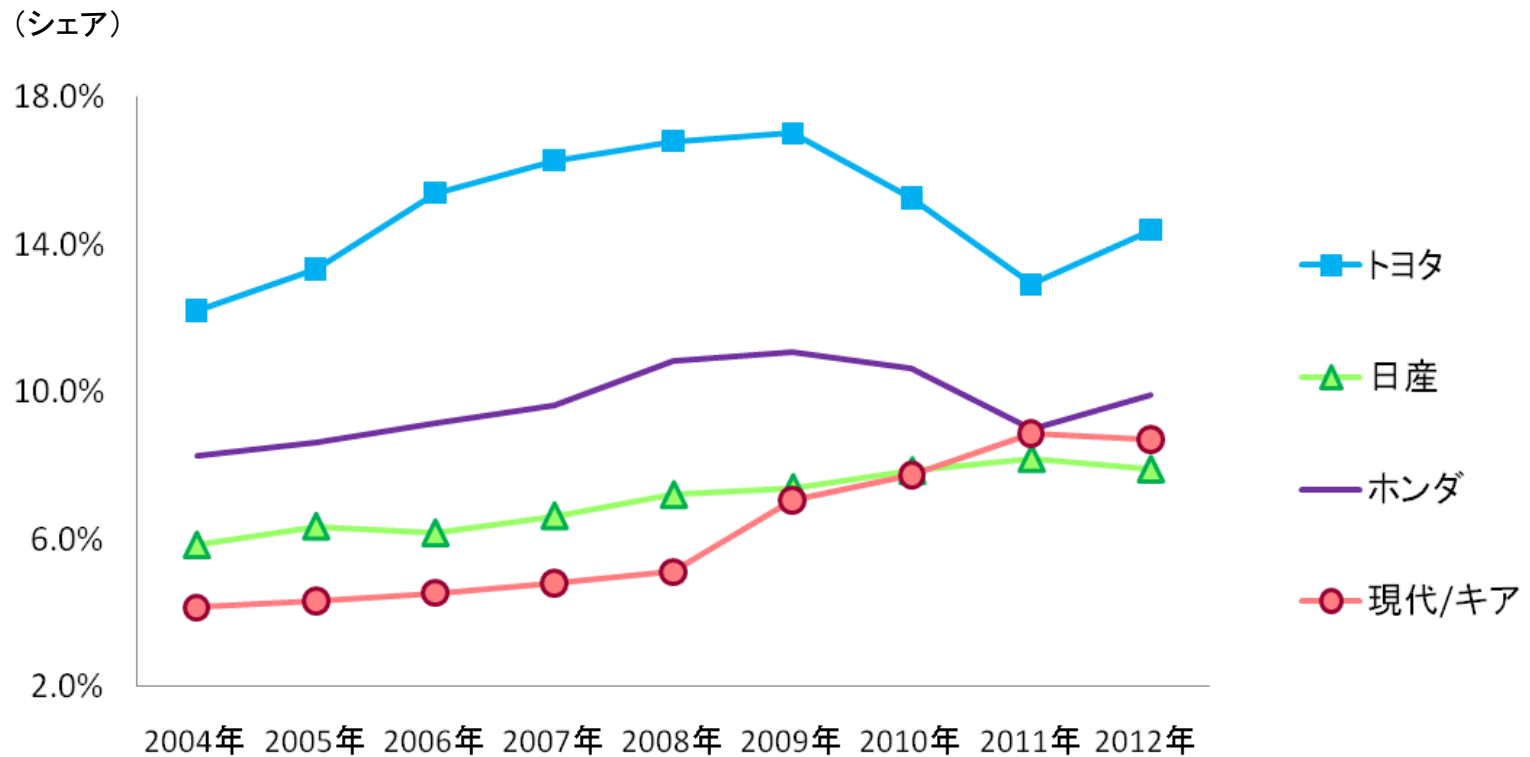
出典: ACEA

(EU市場)	2011		2012	
	販売台数	前年比(%)	販売台数	前年比(%)
欧州系ブランド	8,954,993	98.9%	8,325,327	93.0%
日系ブランド	1,652,005	94.4%	1,523,720	92.2%
韓国系ブランド	682,670	110.5%	792,720	116.1%

(2012年7-12月は速報値)

9. 韓国車との競争（米国の事例）


- 2008年の世界同時不況以降、韓国車は米国市場におけるシェアを急伸。
- 2012年のシェアは8.7%。




出典: Ward's

10. 韓国車との競争（米国の事例）

- 2012年3月、米韓FTAが発効。
- 米国の乗用車関税(2.5%)は2016年3月に、商用車関税(25%)は2021年3月に撤廃される。

米国側関税撤廃スケジュール 

	MFN税率	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
乗用車	2.5%	2.5%				撤廃						
商用車	25%	25%							16.7%	8.3%	撤廃	
部品	2.5%	撤廃										

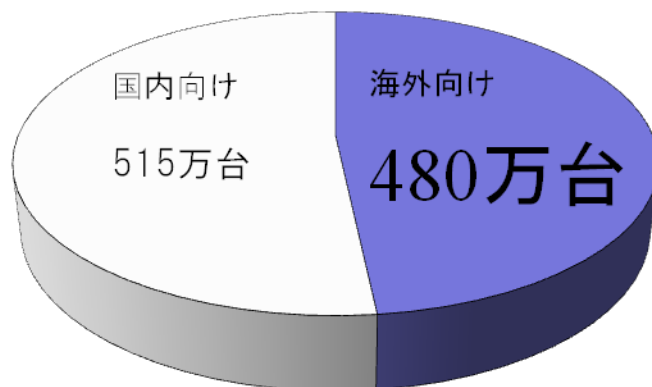
韓国側関税撤廃スケジュール 

	MFN税率	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
乗用車	8%	4%				撤廃					
その他車両	25%	撤廃									
部品	8%	撤廃									

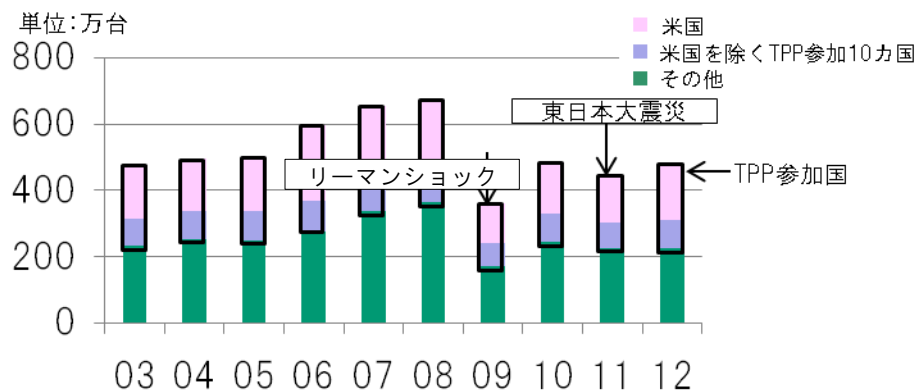
11. FTA締結の遅れは、日本におけるビジネス環境の更なる悪化をもたらす

- 自動車製造業による製造品出荷額は全製造業の16.4%(2010年)を占め、日本経済を支える重要な基幹産業
- 日本でのビジネス環境は、ただでさえ負担が重く、FTA締結の遅れにより、さらに悪化している。

2012年国内生産台数 約995万台



日本からの自動車輸出台数の推移



“仮に乗用車の輸出が100万台減少すると、素材産業を含む自動車関連産業の生産額は、総額7.1兆円減少する。
雇用としては、全体で約22万人に相当”

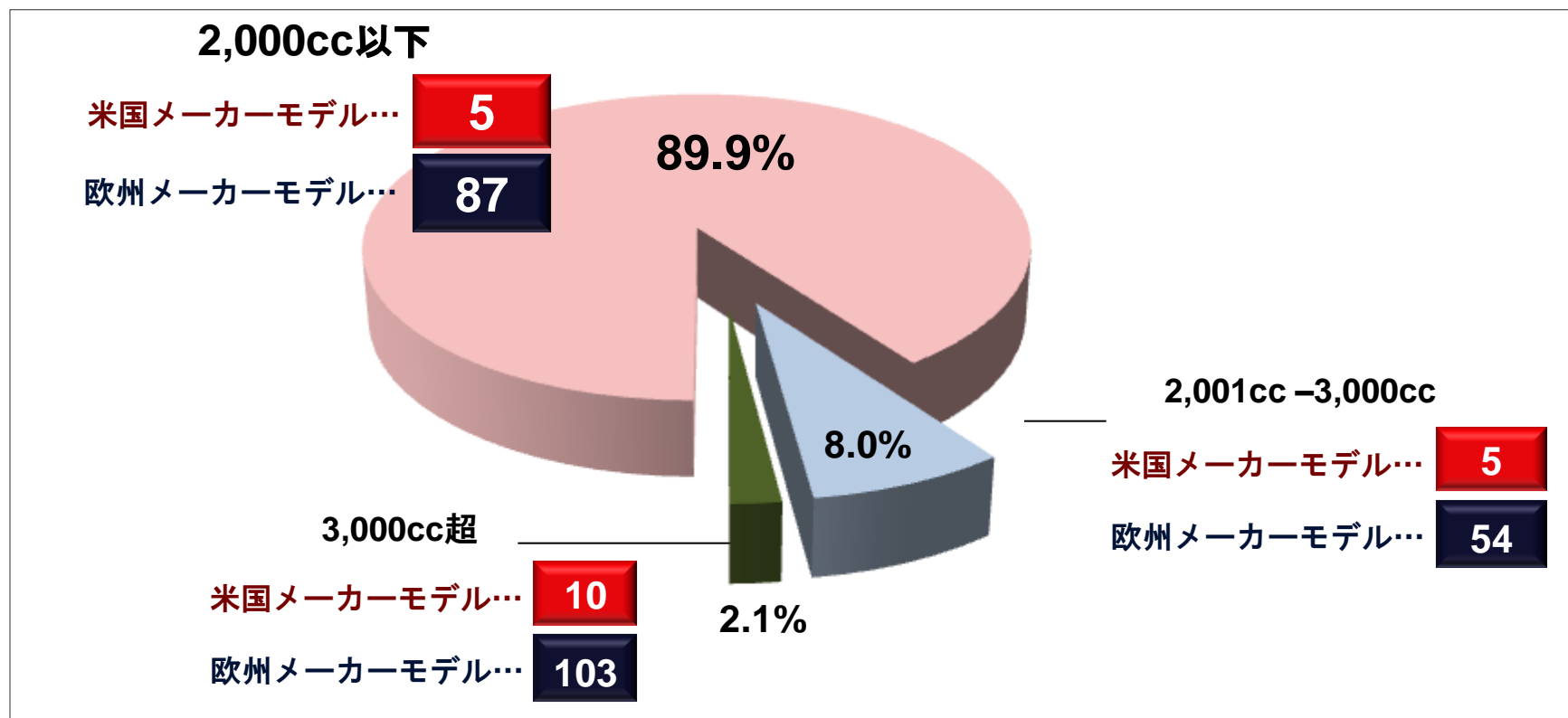
＜出典：経済産業省＞

(※乗用車1台当たりの価格を200万円と仮定して、産業連関分析により経済産業省による試算)

12. 日本の自動車市場における輸入車 – ① 製品

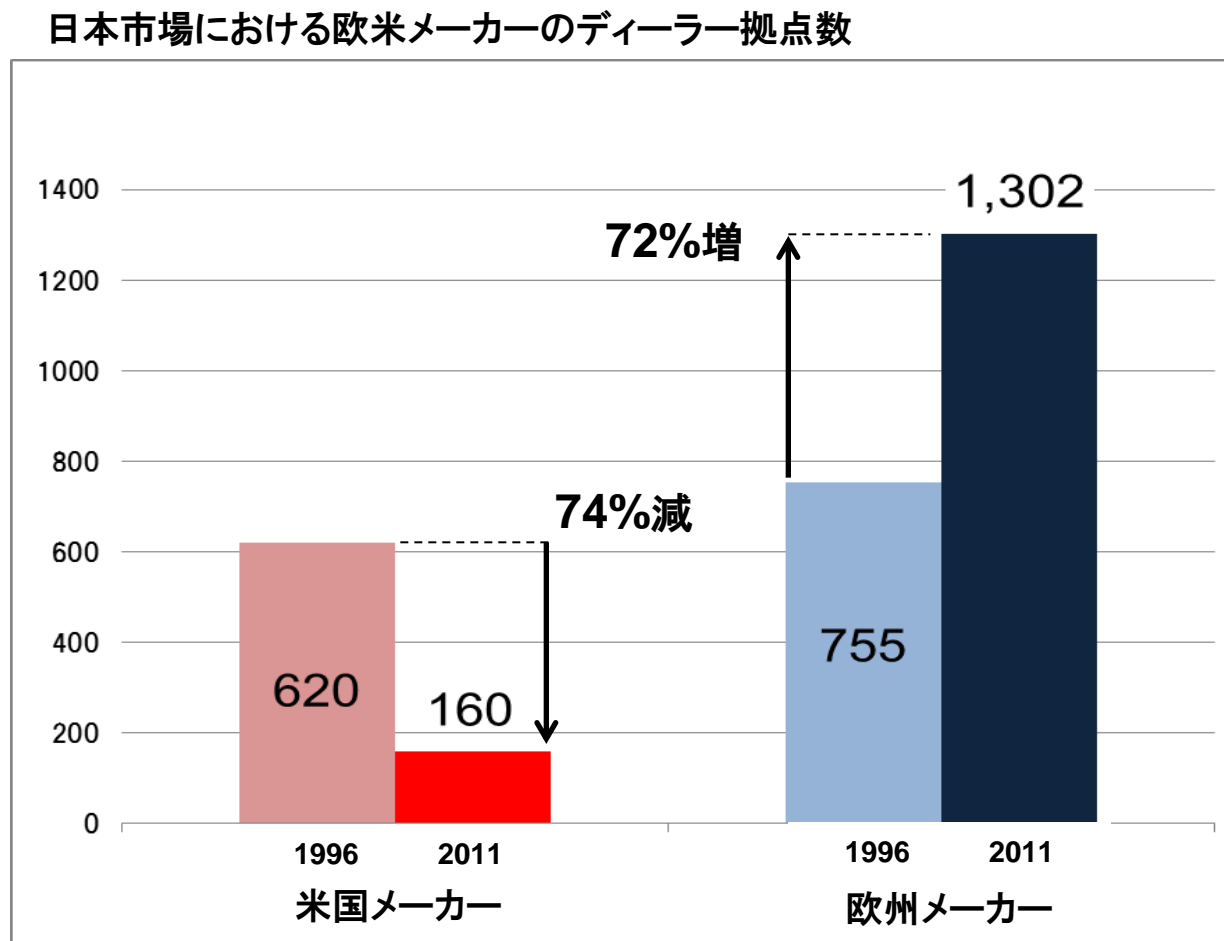
- 日本の自動車輸入関税は1978年に撤廃されており、日本は最も競争が厳しい市場の1つ。
- 日本市場は2,000cc以下の小型車がメイン。欧州メーカーは日本の消費者ニーズを的確に捉えたモデルを投入している。

日本のセグメント別乗用車市場と欧米メーカーのモデル投入数（2012年）



13. 日本の自動車市場における輸入車 – ② 販売流通

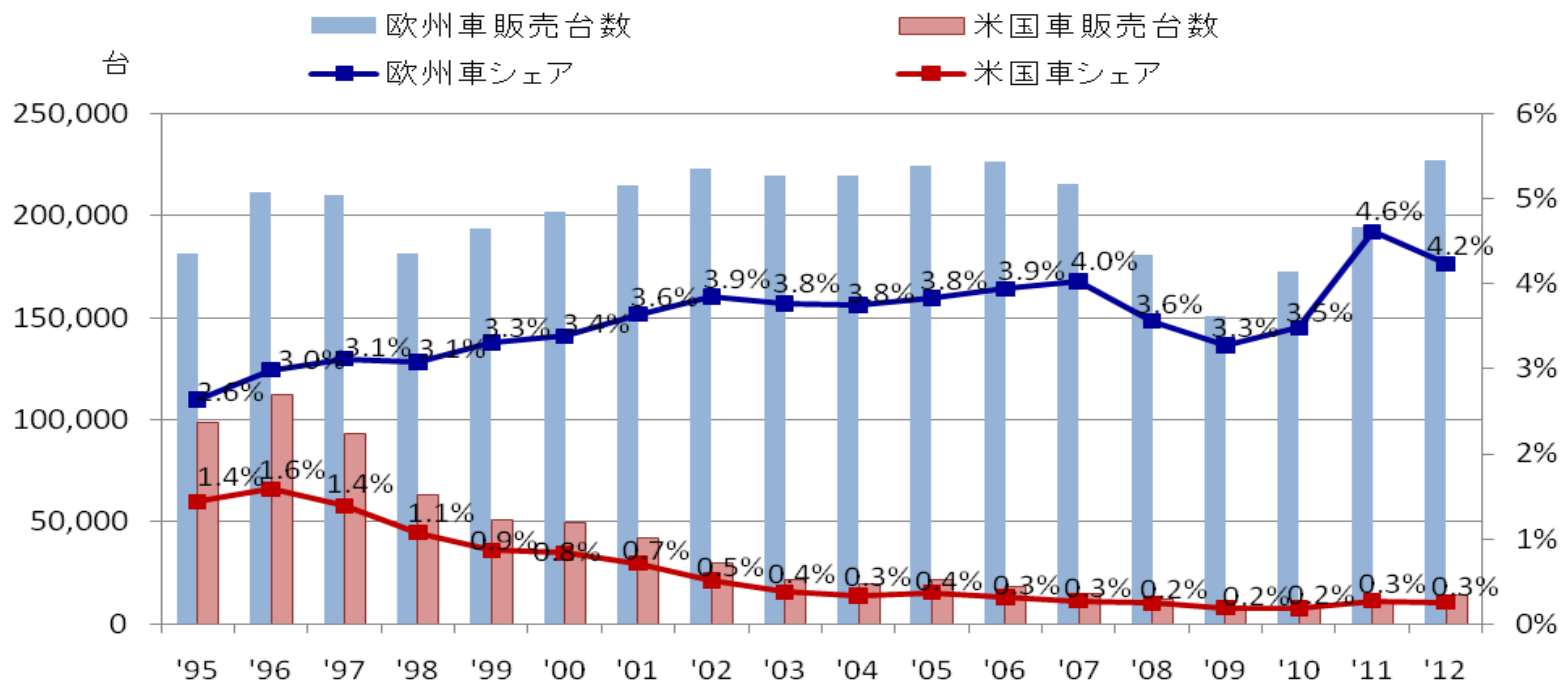
- 欧州車の販売ディーラーは増加している一方、米国車の販売ディーラーは減少している。



14. 日本の自動車市場における輸入車 – ③ シェア

- 1996年以降、米国車とは対照的に、欧州車は着実にシェアを伸長。

日本市場における米国車／欧州車の販売台数とシェア



“No, Japan is not a closed market, come on, it has zero percent duty on cars.”

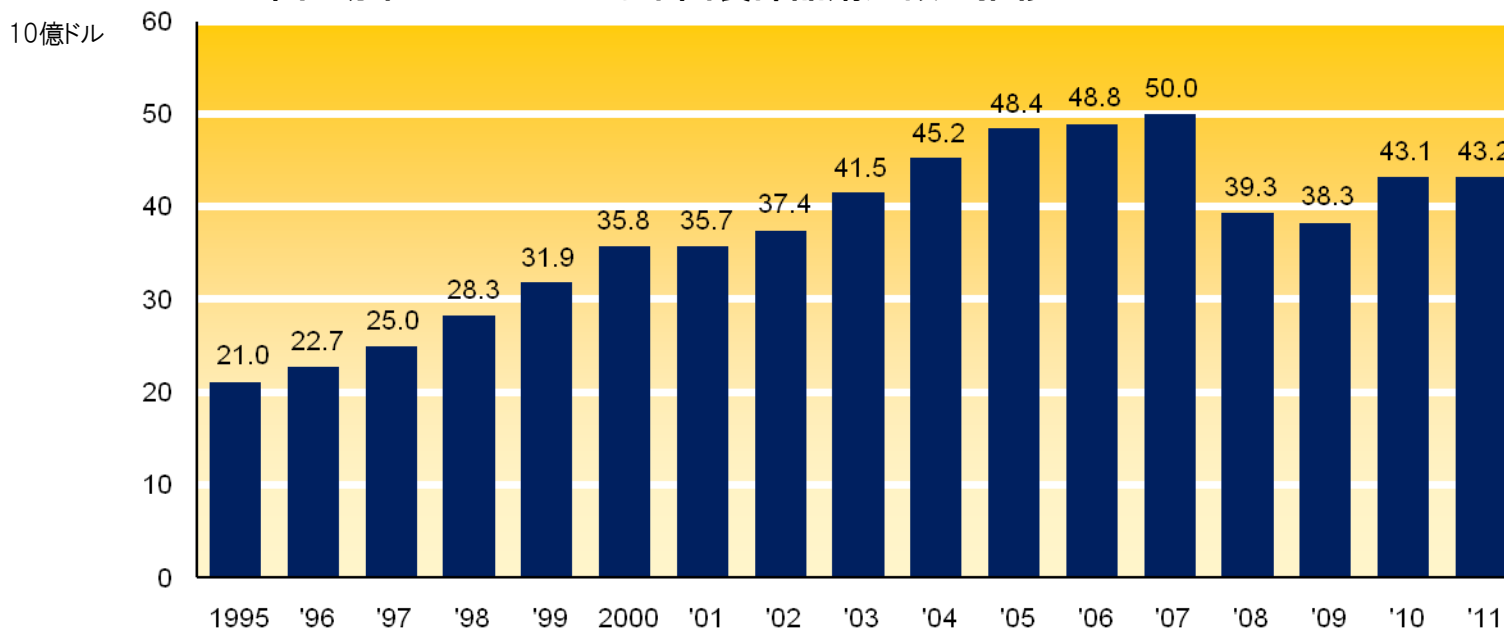
Yasuo Maruta – Communication Director, Volkswagen Japan <Nov. 5, 2012 The Truth About Cars>

15. 自工会は世界の自動車産業と協調し、建設的対話を続ける

- 自工会は、これまで世界の自動車業界関係者等とオープンで建設的な対話、協働を続けてきた。今後も具体的課題について対話を継続していく。
- 例えば、米国自動車部品工業会(MEMA/OESA*)とは、これまでの継続的な対話の中で、競争力の源泉である品質や納期、革新性等の課題について相互に勉強してきた。こうした改善活動を通じ、日本自動車メーカーと米部品サプライヤー間の協力関係がより深化した。

(*)MEMA: Motor & Equipment Manufacturers Association
OESA: Original Equipment Suppliers Association

日系自動車メーカーによる米国製部品購入額の推移



注: 2008年および2009年の落ち込みは、リーマンショックの影響により生産台数が減少したことによるもの。

会長コメント 2013年3月15日

環太平洋パートナーシップ協定交渉への参加表明について

日本自動車工業会
会長 豊田 章男

日本政府による環太平洋パートナーシップ協定交渉への参加表明を歓迎する。

日本の自動車産業は、長年にわたりアジア太平洋地域で積極的な事業活動を展開してきた。

経済連携が高い水準で実現することにより、同地域における自由な貿易の進展と、投資、貿易円滑化、知的財産権保護をはじめとする幅広い分野での共通したルールづくりなど、ビジネス環境の整備が期待される。

自動車分野においても、我が国にとって真に利益がある協定の早期実現に向け、引き続き日本政府の積極的な取り組みをお願いしたい。

以上