

# 日米間の貿易・投資関係に関する今後の課題

## — 自動車の貿易・投資を中心として —

山口 秀樹

藤城 奈緒

(経済産業委員会調査室)

1. はじめに
2. 日米経済対話等に係るこれまでの経緯
3. 日米間の貿易・投資関係、自動車貿易等の現状
4. 自動車を巡る日米間におけるこれまでの貿易交渉の経緯
5. 今後の課題

### 1. はじめに

トランプ米国大統領は、2017年1月の就任演説において、「米国第一主義」を掲げ、「貿易、税制、移民、外交に関するあらゆる決定は、米国の労働者や家族の利益になるようにする」旨表明するとともに、「米国製品購入」及び「米国民雇用促進」という2つのルールを示した。その後、日本との関係では、自動車貿易について不公平と批判するとともに貿易赤字の解消に向けて協議する姿勢を示したとされるが<sup>1</sup>、同年2月の日米首脳会談では、両国間で経済関係を一層深化させる方策について議論するため、日米経済対話の立ち上げが合意され、同年4月に第1回の日米経済対話が東京で開催された。そこでは、「貿易及び投資のルール／課題に関する共通戦略」、「経済及び構造政策分野における協力」及び「分野別協力」の3つを柱として経済対話の取組を進めることとされ、個別分野に関する言及は行われていないが、会談後の記者会見で米国側は「貿易及び投資のルール」について二国間の貿易交渉に軸足を置く方針を表明したとされる<sup>2</sup>。

そうした中で、本稿では、日米間の貿易・投資関係、とりわけ従来も両国間で交渉が行われた自動車に関する貿易・投資に焦点を当てつつ、その現状を整理し、これまでの両国

<sup>1</sup> 『日本経済新聞』(平 29. 1. 24) 等

<sup>2</sup> 『日本経済新聞』(平 29. 4. 19) 等

間での交渉の経緯を取りまとめる。併せて、それらを踏まえ、今後のいくつかの課題を示すこととしたい。

## 2. 日米経済対話等に係るこれまでの経緯

トランプ大統領就任後における日米の貿易・投資関係に関連する主な経緯は、図表1のとおりである。

図表1 トランプ米国大統領就任後の主な経緯

2017. 1. 20	大統領就任演説（TPP離脱とNAFTA見直しを表明）
1. 23	大統領が日本の対米自動車貿易を不公平と批判 TPP離脱の大統領覚書に署名
1. 25	トヨタがインディアナ州の工場の新規投資（6億ドル）・雇用を発表
2. 10	日米首脳会談
3. 1	米国通商代表部（USTR）が通商政策方針を公表（米国の国家主権優先等を表明）
3. 31	USTRが外国貿易障壁報告書を公表 貿易赤字要因の調査を指示する大統領令に署名
4. 6-7	米中首脳会談
4. 10	トヨタがケンタッキー州の工場刷新（13.3億ドル）を発表
4. 18	日米経済対話（第1回）
4. 26	トランプ政権が税制改革の基本方針を公表（法人税の国境調整は現段階で導入見送り）

（出所）（独）日本貿易振興機構（JETRO）資料、トヨタ自動車株式会社HP等より作成

2017年1月20日にトランプ大統領が就任し、「米国第一主義」を掲げるとともに、環太平洋パートナーシップ（TPP）協定からの離脱と北米自由貿易協定（NAFTA）の見直しを表明した。また、同月トランプ大統領は、米国の貿易赤字を問題視するとともに、日本との自動車貿易を不公平として名指しし<sup>3</sup>、貿易赤字の解消に向けて中国や日本との交渉に乗り出す姿勢を示した。その中で、トヨタ自動車は、自動車メーカーに雇用増を求める米国大統領の意向に応える形で、米国インディアナ州にある工場の投資と現地雇用の拡大に踏み切る方針を表明した<sup>4</sup>。

その後、同年2月10日に開催された日米首脳会談及び同会談の合意に基づいて4月18日に開催された日米経済対話の初会合では、個別分野について踏み込んだ議論は行われなかったが、今後、自動車貿易分野について米国から具体的な要求が行われ、交渉の対象と

<sup>3</sup> 日本の環境規制が米国車の参入障壁になっているとの不満が米国側に強く、トランプ大統領はこの不満を反映して発言したとみられる。（『日本経済新聞』（平29.1.24））

<sup>4</sup> トランプ大統領は、2017年1月5日にトヨタ自動車がメキシコで計画している新工場について、ツイッターで、「米国に工場を建てるか、国境で高い税金を払え」と名指しで批判している。その後、同月9日にトヨタ自動車は米国で今後5年間に100億ドルを投資する計画を発表した。

される可能性も考えられる。

### 3. 日米間の貿易・投資関係、自動車貿易等の現状

近時、米国の貿易赤字の問題が一つの焦点となる中で、日米間の貿易・投資関係、また、特に自動車に関する生産、輸出入等の現状について、以下、主要なデータを整理する。

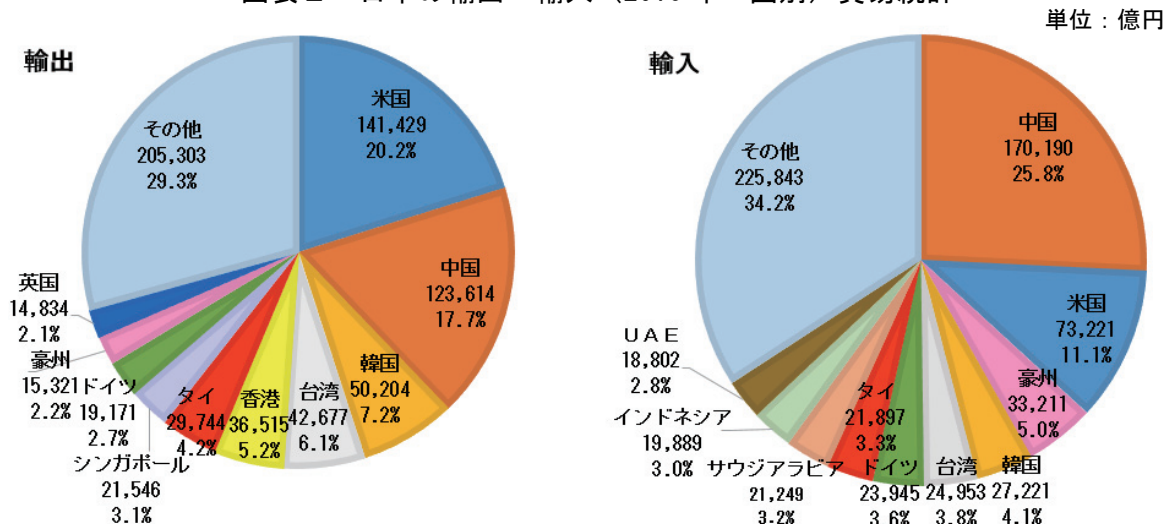
#### (1) 日米間の貿易関係

2016年の日本の貿易収支は5兆5,251億円の黒字、サービスを含めた貿易・サービス収支も4兆3,771億円の黒字と、いずれも6年ぶりの黒字となった<sup>5</sup>。

通関ベース<sup>6</sup>の財務省「貿易統計」によると、2016年の日本の輸出総額は70兆358億円であり、主要商品別では、自動車が11兆3,329億円(16.2%、第1位)、自動車の部分品が3兆4,617億円(4.9%、第3位)となっている。また、国別に見ると、第1位が米国で14兆1,429億円(全体の20.2%)、そのうち、自動車が4兆4,115億円、自動車の部分品は8,632億円であり、それぞれの品目で米国は世界第1位の輸出相手国となっている。

他方、「貿易統計」による2016年の日本の輸入総額は66兆420億円であり、そのうち、自動車は1兆1,781億円(1.8%、第15位)、自動車の部分品は8,329億円(1.3%、第19位)である。国別では、米国は中国(17兆190億円、全体の25.8%)に次いで第2位の7兆3,221億円(全体の11.1%)であり<sup>7</sup>、そのうち、自動車は901億円、自動車の部分品は511億円となっている(図表2、3参照)。

図表2 日本の輸出・輸入(2016年 国別)貿易統計



(出所) 財務省「貿易統計」より作成

<sup>5</sup> 財務省「地域別国際収支状況」(平29.5.11)による。なお、貿易収支の黒字転化は原油価格の下落等の影響によるものであり、また、対外金融債権・債務から生じる利子等の収支状況等を加えた経常収支は約20.3兆円の黒字となった。

<sup>6</sup> 「貿易統計」における輸入金額は、我が国通関地点における貨物価格(C I F価格:貨物代金に加えて、仕向地までの運賃・保険料が含まれた価格)を集計したものであるのに対し、「国際収支統計」では、輸出国における船積み価格(F O B価格)を計上し、運賃・保険料等の諸経費についてはサービス収支に計上している等の相違がある。

<sup>7</sup> なお、EUからの輸入は8兆1,517億円である(輸出は7兆9,817億円)。

図表3 日米間の自動車貿易

		2016年	(参考)1990年
輸出	自動車	4兆4,115億円 (11兆3,329億円)	3兆3,264億円 (7兆3,587億円)
	自動車の部分品	8,632億円 (3兆4,617億円)	7,718億円 (1兆5,668億円)
輸入	自動車	901億円 (1兆1,781億円)	990億円 (9,233億円)
	自動車の部分品	511億円 (8,329億円)	324億円 (1,119億円)

注：（ ）は対世界の額  
（出所）財務省「貿易統計」より作成

## （2）日米間の投資関係

財務省「国際収支状況」によると、2016年において、日本の対米直接投資は5兆7,584億円であり、一方、米国からの対日直接投資は6,323億円である。

また、2015年末で、日本の対米直接投資の残高は50兆4,312億円（全体の33.3%）、米国からの対日直接投資の残高は6兆8,559億円（全体の28.1%）であり<sup>8</sup>、国別で見るといずれにおいても、日本にとって米国は最大の相手国となっている<sup>9</sup>。

## （3）米国の貿易赤字

他方、米国側の統計を見ると、米国商務省統計による2016年における米国の貿易・サービス収支（モノとサービスを合わせた収支）<sup>10</sup>は5,006億ドルの赤字となった。そのうち、日本との収支では563億ドルの赤字である<sup>11</sup>。

また、米国商務省発表の通関ベース<sup>12</sup>での貿易統計によると、2016年の米国の貿易収支（モノの取引の収支）は7,343億ドルの赤字である。主要カテゴリー別では、「自動車等」は米国からの輸出が1,500億ドル、米国への輸入が3,503億ドルとなっており、国別に見ると、対日本では689億ドルの赤字と、日本は中国（3,470億ドルの赤字）に次いで第2位の貿易赤字相手国となっている。

なお、1990年には、米国の貿易赤字全体が1,017億ドル、対日本では411億ドルの赤字で、日本は中国（104億ドルの赤字）を上回る第1位の貿易赤字相手国であった（図表4参照）。

<sup>8</sup> 財務省「本邦対外資産負債残高(直接投資残高地域別統計)」による。なお、EUに関しては、日本の対EU直接投資は34.8兆円、EUからの対日直接投資は10.1兆円である。

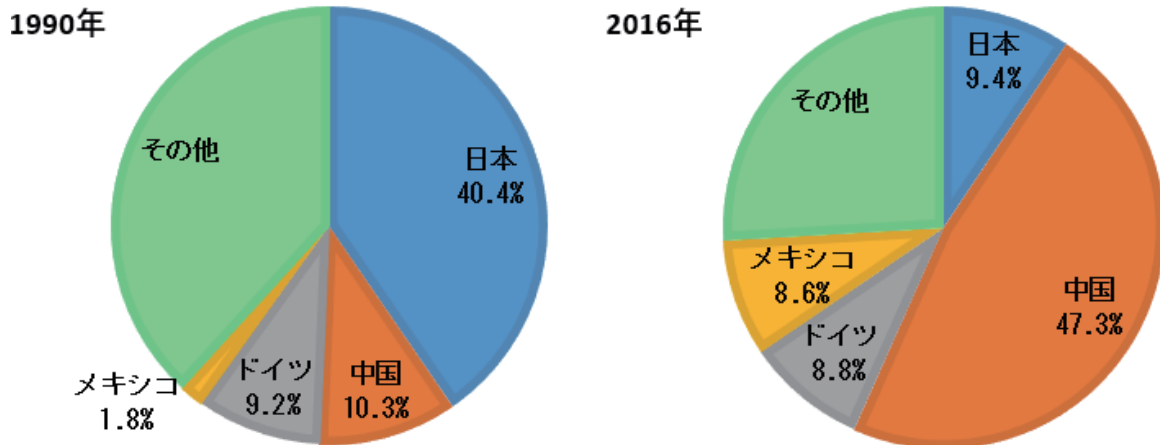
<sup>9</sup> 国別で見ると、日本に関し、対外直接投資の第2位は中国13.1兆円（8.6%）、また、対内直接投資の第2位はオランダ3.7兆円（15.2%）である。

<sup>10</sup> Balance of Payments (BOP) Basis

<sup>11</sup> なお、中国との収支は3,098億ドルの赤字である。

<sup>12</sup> Census Basis

図表4 米国の貿易赤字（1990年、2016年 国別）



（出所）米国商務省貿易統計より作成

#### （４）米国の対内・対外直接投資

米国商務省統計による2015年末の米国の対内直接投資残高は3兆1,342億ドルであり、そのうち、日本からの直接投資残高は4,112億ドル（全体の13.1%）と、英国（4,838億ドル）に次いで第2位の規模となっている<sup>13</sup>。

また、同年末の米国の対外直接投資残高は5兆406億ドル、そのうち、日本への直接投資残高は1,085億ドル（全体の2.2%）である。

なお、米国商務省経済分析局は、米国への各国からの進出企業による各年の雇用者数等について分析結果を示している。それによると、2014年の日系企業による米国における雇用者数は83.9万人、また、製造業に限ると38.3万人とされており、日本は英国（全体109.9万人、うち製造業24.9万人）に次いで第2位の雇用貢献となっている<sup>14</sup>。

#### （５）日本の自動車生産・輸出等

次に、日本の自動車生産等の現状について、（一社）日本自動車工業会資料<sup>15</sup>によると、2016年における日本国内の自動車生産台数は920.5万台（2015年は927.8万台）であり<sup>16</sup>、2年連続の減少となった。また、同年の日本からの自動車輸出台数は463.4万台（2015年は457.8万台）で、こちらは2年連続の増加であり、そのうち、米国向けは173.5万台（2015年は160.4万台）で全体の37.5%を占めている。

その一方で、日本の自動車メーカーによる海外生産台数は増加傾向が続いており、2016年には全世界で1,897.9万台と7年連続で増加し、そのうち、米国での海外生産は397.6

<sup>13</sup> 米国では、直接投資を行った投資者基準の統計とは別に、投資の最終的な実質所有者（UBO：Ultimate Beneficial Owner）ベースに基づく直接投資統計がある。2015年末におけるUBOベースの日本の直接投資残高は4,140億ドル（全体の13.2%）である。

<sup>14</sup> UBOベースの数字（注13参照）。なお、外国進出企業全体による雇用者数は637.1万人であり、そのうち、日系企業による雇用者の割合は13.2%となる。

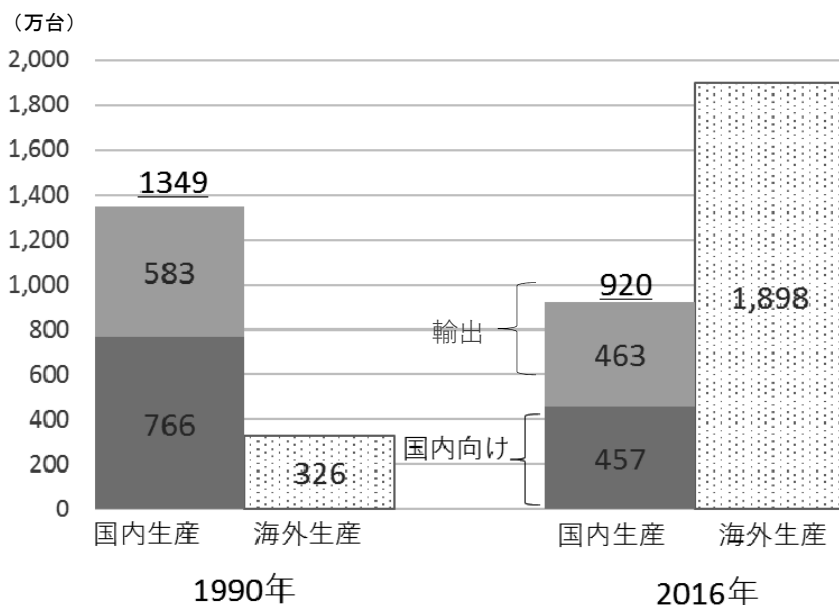
<sup>15</sup> （一社）日本自動車工業会HP「データファイル」及び同工業会「世界自動車統計年報」等による。

<sup>16</sup> 四輪の乗用車、トラック及びバスの合計であり、以下、同様。

万台となっている。

これらを1990年と比較すると、この26年間で海外生産が1,571.5万台増加する一方で、国内生産は428.2万台の減、輸出も119.7万台の減と、自動車の生産体制のグローバル化が進展している（図表5参照）。

図表5 日本の自動車産業の生産等の状況（1990年、2016年）



（出所）（一社）日本自動車工業会HP「データファイル」及び「世界自動車統計年報」より作成

#### （6）日本の自動車輸入等

他方で、日本自動車輸入組合等の資料<sup>17</sup>によると、2015年の日本における自動車新車登録台数は504.7万台であり、そのうち、輸入車は32.9万台（全体の6.5%）<sup>18</sup>、更にそのうち、EUメーカー車は27.0万台（全体の5.4%）、米国メーカー車は1.5万台（全体の0.3%）となっている。

なお、輸入外国メーカー車の自動車新車登録台数は、1990年と比較すると7.4万台の増加（35.2%の増加）となっている<sup>19</sup>（図表6参照）。

<sup>17</sup> 日本自動車輸入組合「2016 日本の輸入車市場」及び（一社）日本自動車工業会HP「データファイル」等による。

<sup>18</sup> 輸入車のうち、外国メーカー車は28.5万台である。

<sup>19</sup> （一社）日本自動車工業会「環太平洋パートナーシップ（TPP）協定について」（平 25.10）によると、1995年の日本市場における販売シェアは、欧州車2.6%、米国車1.4%であったとされる。



図表6 日本の自動車輸入の状況

	2015年	1990年
輸入車	32.9万台	22.4万台
外国メーカー車	28.5万台 (5.7%)	21.1万台 (2.7%)
米国車	1.5万台 (0.3%)	—
EU車	27.0万台 (5.4%)	—
新車販売台数合計	504.7万台 (100%)	777.7万台 (100%)

(注) 1. 乗用・バス・トラックの合計。

2. 新車販売台数は、新車登録台数と軽自動車販売台数の合計。

(出所) 日本自動車輸入組合「2016日本の輸入車市場」より作成

### (7) 米国の自動車生産、輸入等

次に、米国における自動車の生産、輸入等の状況を見てみる。(一社)日本自動車工業会資料<sup>20</sup>によると、2015年の米国の自動車生産台数は1,210.5万台であり、そのうち、日本メーカー車(日系車)は386.5万台で全体の31.9%を占めている(図表7参照)。また、同年の米国からの自動車輸出台数は269.4万台であり、その一方で、米国への自動車輸入台数は835.5万台である。

米国における新車登録(販売)台数で見ると、2015年は国産車<sup>21</sup>及び輸入車全体1,784.6万台のうち、日本メーカー車は660.1万台(国産(現地生産)車485.7万台及び輸入車174.4万台)であり、そのシェアは37.0%となっている。

なお、米国における日本メーカー車(日系車・日本車)の新車登録(販売)台数は、2000年には446.6万台(国産(現地生産)車282.1万台及び輸入車164.5万台)で、全体に対するシェアも25.0%であった(図表8参照)。

図表7 米国での自動車生産に占める日本メーカー車の割合(2015年)

		生産	うち、日系車
米国		1,210.5万台	386.5万台 (31.9%)
(参考)	カナダ	228.3万台	97.6万台 (42.7%)
	メキシコ	356.5万台	132.1万台 (37.1%)

(注) 1. 乗用・バス・トラックの合計。

2. ( ) は生産全体に対する割合。

(出所) (一社)日本自動車工業会「2017世界自動車統計年報」より作成

<sup>20</sup> (一社)日本自動車工業会「世界自動車統計年報」による。

<sup>21</sup> ここで「国産車」とは、アメリカ・カナダ・メキシコ製車を表す((一社)日本自動車工業会「世界自動車統計年報」)。

図表 8 米国の新車販売に占める日本メーカー車等の割合

	国産車		輸入車		合計	
	全体	日系車	全体	日本車	全体	日系車・ 日本車
2000年	1,494.0万台	282.1万台 (15.8%)	288.9万台	164.5万台 (9.2%)	1,782.9万台	446.6万台 (25.0%)
2010年	902.0万台	307.1万台 (26.1%)	275.2万台	142.1万台 (12.1%)	1,177.2万台	449.1万台 (38.1%)
2015年	1,412.8万台	485.7万台 (27.2%)	371.8万台	174.4万台 (9.8%)	1,784.6万台	660.1万台 (37.0%)

(注) 1. 乗用・バス・トラックの合計。

2. 「国産車」とは、アメリカ・カナダ・メキシコ製車を表す。

3. ( ) はいずれも「合計」の全体数に対する割合。

(出所) (一社)日本自動車工業会「世界自動車統計年報」より作成

#### 4. 自動車を巡る日米間におけるこれまでの貿易交渉の経緯

次に、日米間で自動車貿易を巡って行われたこれまでの交渉の経緯を概述する。

##### (1) 輸出自主規制等

日米間の自動車貿易を巡る摩擦は、日本からの自動車輸入が急速に増加した1970年代後半に遡る。当時、米国では大型な乗用車が主流であったが、1979年に起こった第2次石油危機の影響によって、燃費効率の良い小型車に消費者の嗜好がシフトしたことで、日本製の小型車の輸入が急増した。その結果、ビッグスリーと呼ばれたGM、フォード、クライスラーの業績は悪化し、自動車業界、労働組合、議会からは対日批判が相次いだ。同年10月には在日米国商工会議所においてフォード前会長が日本メーカーに対して大規模な対米投資を実施するよう提起し、翌1980年1月には米国自動車労働組合のフレーザー会長が来日し、日本に対して秩序ある輸出と、日本の自動車メーカーの対米工場進出を求めた。

また、同年に米国のカーター政権は、自動車産業に関する保護貿易主義の動きが高まる中で日本車の輸入制限又は日本側の輸出規制には反対を表明し、それらに代えて日本メーカーによる対米投資<sup>22</sup>と、米国自動車及び同部品の輸入の拡大を日本側に求めるという対策を打ち出した<sup>23</sup>。その後、自動車問題は両国の政府間交渉に発展し、同年4月に両国の局長クラスによる日米自動車専門家会合が開催された。米国側の主な要求とそれらに対する日本側の対応は図表9のとおりである。

<sup>22</sup> 当時の日本の自動車メーカーは現地生産に消極的であったとされている。

<sup>23</sup> 阿部武司『通商産業政策史 1980-2000 第2巻 通商・貿易政策』(経済産業調査会 平成25年) 110頁



図表 9 米国側の要求と日本側の対応

米国	日本
部品関税の撤廃	受入（1978年に完成車の関税は撤廃）
大型車物品税の軽減	拒否（大型車物品税が貿易制限とはなっていない上、日本は財政再建途上で減税できないとした）
車両検査手続の是正	手続の簡素化等に極力対応

（出所）阿部武司『通商産業政策史 1980-2000 第2巻 通商・貿易政策』（経済産業調査会 平成25年）110頁より作成

さらに、日本は、同年5月に対米投資の促進や部品関税の撤廃等を盛り込んだ「日米自動車パッケージ」を自主的な措置として発表し対米協力を進めた。しかし、その頃から米国自動車産業の不況は更に深刻化し、自動車メーカーの労働者の失業が相次いだこと等から、米国自動車労働組合（UAW）やフォードは日本車輸入の規制を求めて1974年通商法201条に基づき米国国際貿易委員会（ITC）に提訴した。ITCでは、日本車の「輸入の急増が自動車産業の困難の実質的な要因ではなく、主要な原因は、一般的な景気後退や、消費者の小型車に対する嗜好の変化に求められる」<sup>24</sup>として、提訴が却下された。そこで、米国では議会で輸入車の制限立法を制定する動きが出始め、自動車輸入に対する保護主義の動きが高まった。

このような流れの中で、1981年に発足したレーガン政権は、政権内で自由貿易主義的な意見と日本車の数量規制を求める意見との対立を経て、最終的に日本に対して日本車の輸出規制を求めるようになった。そして、日本は1981年5月に、同年4月から翌1982年3月までの間は米国向け乗用車輸出を168万台にとどめるという輸出自主規制の実施とその3年間の継続を発表した。この輸出自主規制は1984年度以降も上限を引き上げながら1993年度まで実施された<sup>25</sup>。そして、この輸出自主規制や1985年のプラザ合意による円高の影響を受けて、米国で現地生産を開始する日本の自動車メーカーが増加した。

## （2）自動車部品に関するMOSS協議、日米構造協議

米国では、1984年にレーガン大統領が再選し、政権第2期目を迎えた。レーガン政権は自由かつ公正な貿易体制を積極的に構築するという政策方針に基づき、日本の市場開放を従来以上に強く要求するようになった。1985年1月に行われた日米首脳会談では、個別分野毎に日本の市場開放について協議を行う市場志向型分野別（MOSS）協議が設置されることとなり、1986年には同協議に自動車部品が追加された<sup>26</sup>。米国側は日本の自動車部

<sup>24</sup> 佐竹正夫「自動車と自動車部品の日米貿易交渉」『東北大学大学院 国際文化研究科論集』第3号（平7.12）65頁

<sup>25</sup> 輸出自主規制によって輸出台数が制限されたことで、一種のカルテル効果をもたらし、日本車はプレミアムがついた高価格で売れるようになり、かえって日本の自動車メーカーに大きな恩恵をもたらしたと言われている。（下川浩一『日米自動車産業攻防の行方』（時事通信社 平成9年）14頁）

<sup>26</sup> 輸出自主規制によってビッグスリーの業績は回復したが、自動車業界の雇用状況や自動車部品産業の業績はあまり回復しなかったとされている。（小尾美千代『日米自動車摩擦の国際政治経済学 貿易政策アイディア

品市場への非関税障壁として①自動車メーカーと自動車部品サプライヤーとの間の系列取引と②車検制度を指摘した（図表 10 参照）。

図表 10 MOSS 協議における日米両国の主張

	米国	日本
① 系列取引	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本では、自動車メーカーは長期にわたって取引関係のある自動車部品サプライヤーから優先的に商品を購入している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国製部品が購入されないのは、技術開発や販売努力の点で日本の方が優位にあることが主な要因。</li> <li>系列取引は経済的合理性に基づいた民間の商業形態。</li> </ul>
② 車検制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>車検との関連で行われる修理の際に、自動車メーカーの純正部品が使用されることが多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>政府による公的な規制・基準が米国製部品の参入障壁となっていることはない。</li> <li>外国製の自動車部品を使用することが車検の合否に影響がないことを日本政府が関係者に周知するキャンペーンを実施。</li> </ul>

（出所）小尾美千代『日米自動車摩擦の国際政治経済学 貿易政策アイディアと経済のグローバル化』（国際書院 平成 21 年）142、144 頁より作成

特に争点となった系列取引は、最終的に日本側の主張がほぼ受け入れられることとなった。この結果、日本の系列取引が維持されただけでなく、米国でも系列取引が評価されるようになり、長期的な部品取引が広がりつつあると認識されるようになった。そして、MOSS 協議は複数回にわたる協議ののち、1987 年 8 月に終結した。最終報告書では、①日本自動車工業会が米国製部品の調達データを定期的に米国に開示すること、②部品サプライヤーのためにコンタクト先を明確化すること、③取引拡大策（日本の政府及び自動車メーカーの米国業者への便宜提供）を進めること、④部品の輸入及び現地調達の拡大に関する日本自動車メーカーの各種努力、⑤ケース・スタディの検討、⑥自動車メーカーと部品サプライヤーとの関係の認識、⑦車検制度（車検の際、外国部品使用を差別しない）、⑧フォローアップが提唱された<sup>27</sup>。

こうした取組にもかかわらず、日米の自動車貿易に対する米国側の不満は根強かった。そして、1989 年 9 月からは日米構造協議が開始され、交渉項目の一つであった「排他的取引慣行」を持つ分野として自動車産業が取り上げられ、日本の規制や系列取引などの商慣行の見直しを迫られたが、実質的に同協議によって自動車産業に対する政策が大きく変化することはなかった<sup>28</sup>。1990 年代前半となっても、米国自動車産業の苦境、日米の貿易の不均衡は改善されず、保護主義的な動きが強まる中で、1992 年 1 月にブッシュ大統領が来

と経済のグローバル化』（国際書院 平成 21 年）126 頁等）

<sup>27</sup> 前掲注 23、113 頁

<sup>28</sup> 小尾美千代『日米自動車摩擦の国際政治経済学 貿易政策アイディアと経済のグローバル化』（国際書院 平成 21 年）179 頁

日した際には、日本の自動車メーカーが米国製自動車部品の購入を1994年度に190億ドルにするという自主行動計画（アクションプラン）等が盛り込まれた「グローバル・パートナーシップ行動計画」が日米で合意された<sup>29</sup>。

### （3）日米包括経済協議

クリントン政権下の1993年7月には、日米包括経済協議が設定され、自動車・同部品は優先分野の一つとされた。自動車・同部品についての協議で、米国は客観的な数値目標の設定を主張し、自動車部品の購入計画を1995年以降も継続させることや、日本の自動車メーカーに対して外国製自動車部品の購入拡大を行政指導することを日本政府に要求した。しかし、日本政府はこのような措置は自由貿易主義に反し、規制緩和とも逆行するとして反対し続けた<sup>30</sup>。その結果、解決が期待されていた1994年2月の日米首脳会談でも合意に至らなかった。その後も合意に向けた交渉が難航していた一方で、日本の自動車メーカーは米国政府に接近し、自主行動計画を示すなど解決の方向性を模索した。こうしたアプローチによって、日本メーカーの外国製自動車部品購入の金額は明示しないものの、米国は独自に推計できることとなったため、態度を急速に軟化させ、1995年6月に日米間で合意した。その内容としては、①WTO協定をはじめとする国際通商ルールを遵守すること、②数値目標を排除して、自由貿易と自由経済の原則を維持することなどを確認した上で、外国製自動車の対日市場アクセス拡大、外国製自動車部品の購入拡大、点検整備の規制緩和等を盛り込んだ日米自動車措置を5年間の期限付きで実施するということであった。1997年以降は、米国は外国製自動車部品の対日輸出減少に懸念を示し、補修部品市場に関わる一層の規制緩和を要求したが、日米の主張は平行線を辿ったまま、合意内容は2000年をもって期限切れとなった<sup>31</sup>。こうして1980年代初頭以降継続的に実施されてきた日米自動車摩擦に対する政治的な調整の枠組みはなくなったとされている<sup>32</sup>。

### （4）日米自動車協議グループの設置

2000年に失効となった日米包括経済協議の措置に代わって、日米間の自動車関連の問題を幅広く話し合う日米自動車協議グループ（ACG）の設置が2001年10月に決定された。2003年に開催されたACGの初会合では、貿易環境や燃料電池など予定された幅広いテーマについて、欧州委員会やカナダ、オーストラリアのオブザーバーに意見を求めながら、穏やかに話し合いが行われた<sup>33</sup>。また、輸入枠や知的財産保護、基準認証等について日米欧政府の持つ対中国要望や二国間交渉の状況など、自動車の生産国としても購買国としても新たな大型プレーヤーである中国に関する意見交換の場となった<sup>34</sup>。ACGは年1回の

<sup>29</sup> 前掲注23、119頁

<sup>30</sup> 前掲注28、203頁

<sup>31</sup> 前掲注23、121～122頁

<sup>32</sup> 前掲注28、231頁

<sup>33</sup> かつては自動車摩擦が問題となっていたが、日産・仏ルノーの資本提供をはじめ国際的な再編が進んだことで、「様相が変わり、日米二国間に具体的な問題は存在しない」と経済産業省は認識を強めていた。（『毎日新聞』（平13.10.19））

<sup>34</sup> 『日刊自動車新聞』（平15.1.21）

開催が想定されていたが、現在まで2回目の会合は開かれていない。

#### (5) TPP 並行交渉<sup>35</sup>

2013年4月に環太平洋パートナーシップ（TPP）協定交渉参加に向けた日米の事前協議が決着し、TPP交渉と並行して米国の要望が強い自動車貿易分野で協議を続けることが決定された。そして、同年8月に自動車貿易及び非関税措置に関する米国との並行交渉の第1回会合が開催され、自動車貿易分野は特別自動車セーフガード、透明性、基準、PHP<sup>36</sup>、環境対応車／新技術搭載車、財政上のインセンティブ、流通、第三国協力を対象に2015年9月まで複数回にわたり議論が行われた。同並行交渉の主な結果概要は図表11のとおりである。

図表11 TPP 並行交渉における日米両国の主な合意内容

<b>透明性</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・自動車の設計等に実質的な変更を要する強制規格や適合性評価手続について、公表日からこれらの規制の義務化までの間に、通常12か月以上の期間を設ける。</li><li>・会議の公開等により、自動車関連の規制等に関する審議会等の透明性ある運営をする。</li></ul>
<b>基準</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・自動車の環境性能及び安全性に関する任意規格の調和のために協力する。</li><li>・7項目<sup>37</sup>の日本の安全基準に関して、対応する米国の基準が日本の基準より同等以上に厳格であると国土交通省が認める場合には、その米国基準の適合している自動車は日本の基準に適合しているとみなす。</li></ul>
<b>PHP・財政上の奨励措置</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・日本は、PHPにおいて、輸入車の負担を増加させる要件を課さない。</li><li>・日本は、政府の財政上の奨励措置の対象からPHP車を除外しない形でPHPを適用する。</li></ul>
<b>ゾーニング（土地利用規制）</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・自動車関連施設（流通施設や車検場等の修理施設）の設立に関する土地利用規制について中央政府において法令<sup>38</sup>を維持し、適用する場合には、その法令を透明性のある方法でかつ無差別に適用する。</li></ul>

<sup>35</sup> TPP協定で、米国の乗用車の関税は25年目で撤廃、トラックは30年目で撤廃、自動車部品は87.4%の品目数と81.3%の輸出額が即時撤廃されることが決定された。ちなみに日本は外国の乗用車及び自動車部品に対して既に関税を撤廃している。

<sup>36</sup> Preferential Handling Procedure:平成10年に導入された輸入自動車特別取扱制度で、国土交通大臣の通知に従って、それぞれの型式ごとに指定された台数に限り、輸入車に対して実施される簡易な適合性評価手続のこと。TPP交渉に係る日米での事前協議の中で、PHPの一型式当たりの年間販売予定上限台数(2,000台)の引上げが取り上げられたこと等を踏まえて、自動車の輸入の際の負担軽減の観点から、2013年4月にPHPの一型式当たりの年間販売予定上限台数が5,000台に引き上げられた。

<sup>37</sup> ①前面衝突、②後面衝突、③内装材料の難燃性、④ナンバープレート灯、⑤バックミラーの衝撃吸収、⑥ワイパーや洗浄液噴射装置等、⑦デフロスタ（曇り取り）に係る基準。

<sup>38</sup> 米国はここで規定される土地の用途に係る規制に関して法令がない。

#### 新規の非関税措置に関する協議プロセス

・相手国が新規に採用しようとする自動車に関する非関税措置について、協議のためのプロセスを要請できる。

(出所) 外務省資料等より作成

#### (6) 最近のUSTR貿易障壁報告書

米国通商代表部(USTR)は、毎年3月末に「外国の貿易障壁に関する報告書」を提出している。2016年の報告書では、TPP並行交渉によって、透明性や基準、PHP・財政上の奨励措置、流通を含む幅広い非関税障壁について合意がなされたことを肯定的に捉えている<sup>39</sup>。

しかしながら、直近2017年の報告書<sup>40</sup>によると、「非関税障壁は、認証、独自の基準及びテストプロトコル、規制策定に際して利害関係者からの意見表明のための十分な機会の欠如を含む、不十分なレベルの透明性、流通・サービスネットワーク形成を阻害する障害、PHP制度により輸入される米国車が財政上の奨励プログラムから利益を得る機会の欠如に関連する問題を含む。その他過去及び現在の政策及び慣行と相まって、これらは米国の製造者を日本市場で除外し不利にする長期的な効果をもたらしてきた。」と依然として日本に非関税障壁があると述べており、今後も日本の自動車市場における非関税障壁について米国からの要望は続くと思込まれる。

### 5. 今後の課題

以上を踏まえ、自動車貿易を中心に今後の日米間の貿易・投資関係に関し、以下、いくつかの課題を提示する。

#### (1) 貿易赤字の雇用に対する影響等

米国は、トランプ政権発足後、通商政策の大きな課題の一つとして貿易赤字の是正を挙げている。その背景には、貿易赤字の拡大が米国国内の製造業の雇用喪失等につながっていると認識があるものと考えられる。この点では、2017年3月末に発出された、貿易赤字の要因調査を90日以内に行うことを指示する大統領令では、商務長官及び通商代表部に対し、貿易関係による米国の雇用、賃金への影響や製造業の競争力への影響についても調査することを求めており<sup>41</sup>、今後その報告が注目される。

一方、前述のとおり米国商務省経済分析局によると、日本の対米直接投資による総雇用者数は2014年において83.9万人とされており、2017年2月の日米首脳会談でも安倍総理はこうしたデータを持って臨んだとされる<sup>42</sup>。しかし、米国内での生産や雇用創出を強調

<sup>39</sup> Office of United States Trade Representative, “2016 National Trade Estimate Report,” March 31, 2017.

<sup>40</sup> 外務省「2017年USTR外国貿易障壁報告書(日本関連部分概要)」

<sup>41</sup> 「トランプ大統領、貿易赤字の要因分析を指示」『通商弘報』(2017.4.10)

<sup>42</sup> 第193回国会衆議院経済産業委員会議録第3号2頁(平29.3.10)

なお、このほか、①1999年から2015年までの間に、米国系の自動車会社が361万台アメリカでの生産を減らしているのに対し、その間、日本系の自動車企業は149万台生産を増やしている、②アメリカ全体で平均賃金が63,277ドルのところ、日本系の企業の労働者の平均賃金は81,146ドルで、質の高い雇用を生み出している、③米国の総輸出額4,252億ドルのうち、日本系の企業は787億ドル、18.5%も輸出に貢献している、



することは、「貿易の利益」<sup>43</sup>を否定する考え方につながるものであり、本来、「貿易の利益」の議論をより展開することが必要であるとする指摘もある<sup>44</sup>。

## (2) 貿易赤字の何が問題か

2016年において、米国の貿易赤字は、対中国3,470億ドルの赤字、対日本689億ドルの赤字となっている。しかし、こうした対中貿易赤字額のうちには、日本等で生産された部品等の中間投入も含んでいる。こうしたことから、米国の貿易赤字の構造をより実質的に把握するため、OECDが公表している付加価値貿易ベースでの貿易赤字額を見ると、対中赤字額は減少する一方で対日赤字額は更に増加することとなる<sup>45</sup>（図表12参照）。

図表12 米国の貿易赤字額（2011年）

	総輸出ベース	付加価値貿易ベース
中国	2,753.2億ドル	1,793.6億ドル
日本	183.3億ドル	395.9億ドル

（出所）OECD:Trade in Value Added(TiVA):December 2016より作成

しかし、そもそも貿易赤字にどのような問題があるのであろうか。

第一に、一国にとって貿易赤字は不利、黒字は有利という観念は「重商主義」的観念であり誤りであるとされる<sup>46</sup>。貿易収支の赤字・黒字は単にモノの輸出と輸入の差額を示すものに過ぎず、利益計算における「利益」・「損失」とは無関係である。国としては、貿易赤字であっても「損失」を出している訳ではない<sup>47</sup>。

第二に、二国間で貿易収支をバランスさせるべきとする考え方は、比較優位に基づく国際分業という観点からは意味がないとされる。資源の多寡や産業構造は二国間で異なるから、二国間の貿易収支にインバランスが生じるのは自然であり、米国も、香港（275億ドル）、オランダ（242億ドル）、UAE（190億ドル）等との間では貿易黒字を生じている。

これらは、日米経済摩擦が大きく議論された1990年代より指摘されてきたものである<sup>48</sup>。

等のデータが経済産業省より安倍総理に提供されたとされる。

<sup>43</sup> 伝統的貿易理論では、比較優位のある財を輸出し合うことで、貿易がない状態よりも生産が効率化し、消費者が消費できる量も増加することにより世界全体の経済厚生を高めることになることとされる。

<sup>44</sup> 野口悠紀雄『「米雇用創出に貢献」は貿易の利益の否定で危険』『週刊ダイヤモンド』（2017.3.4）126～127頁

<sup>45</sup> これは、逆に言うと、例えば米国の対中貿易赤字を削減する場合、中間財を供給している日本にも影響が及ぶことを意味する（みずほ総合研究所経済調査部「米中貿易摩擦は日本経済にどのような影響を及ぼすか」『みずほインサイト』（みずほ総合研究所、2017.4.6）参照）。

<sup>46</sup> 小宮隆太郎『貿易黒字・赤字の経済学』（東洋経済新報社、1994年）

<sup>47</sup> 経済合理的な取引であれば、輸入者と輸出者は貿易によりそれぞれ望ましい成果を得ているのであって、双方のメリットがあると思うからこそ貿易取引が成立していると言える。

なお、マクロ経済学におけるIS（投資・貯蓄）バランス論からは、国民経済全体の貯蓄投資ギャップが経常収支や貿易収支の黒字・赤字の原因とされる。したがって、特定の二国間貿易赤字（あるいはそのうちの特定品目の赤字）を減らせばその国の貿易赤字全体を減らせるとする考え方は誤認であるとされる（前掲注46参照）。

<sup>48</sup> 前掲注46等



### （３）保護主義の問題、NAFTA見直しの影響

米国トランプ政権は、通商政策方針において米国の主権の擁護を打ち出すとともに<sup>49</sup>、議会共和党は輸出を優遇し輸入に対し課税強化する「法人税の国境措置」の導入も検討しているとされる<sup>50</sup>。こうした保護主義的な政策に対しては、価格上昇による消費者利益の喪失や被保護産業の長期的な競争力の低下等の弊害が指摘されるが、その動向と影響については今後とも注視していく必要がある<sup>51</sup>。また、トランプ政権は、北米自由貿易協定（NAFTA）の再交渉も宣言している。同協定参加国のうち、メキシコは、日本メーカーを含む自動車等の生産・輸出拠点となっており、その再交渉の行方は日本の自動車産業等の今後の投資戦略にも大きな影響を与えることとなる<sup>52</sup>。

### （４）自動車に関する日本市場の非関税障壁の問題

一方、米国の通商政策方針では、公正で互恵的な市場アクセスを求めるとして、外国市場開放のためあらゆるレバレッジ（槌子）を活用するとしており<sup>53</sup>、今後、自動車等について日本市場の閉鎖性が問題とされる可能性がある。日本の自動車市場が閉鎖的であるとする指摘に対しては、これまでの貿易交渉の中でも、いくつかの対応がなされてきたところである。政府は、①輸入自動車に対し日本は関税をかけていない<sup>54</sup>、②安全基準等についても欧州車と米国車と日本車で全く同じ内外無差別の扱いをしている、③米国車の販売シェアが小さいのは競争の結果であり、米国企業による更なる努力が必要であるとの立場を示している<sup>55</sup>。実際、2015年の輸入車新規登録台数は、2015年に米国が14,998台であるのに対し、欧州車は270,367台と米国車の約18倍となっている（図表6参照）。

ここで、③について、日本の市場動向や米国の販売努力等について具体的に見ていくこととする。まず、日本の自動車市場の動向について、（一社）日本自動車工業会の「2015年度乗用車市場動向調査」によると、日本では、大・中・小型の車の保有は減少し、軽自動車の保有が増加する傾向が続いている（図表13参照）。このように、日本市場では、軽自動車や大衆車の保有が増加しており、車のダウンサイズ化が進んでいる。

---

<sup>49</sup> USTR『2017年通商政策の課題及び2016年次報告』（2017.3.1）

そこでは、WTOの紛争解決パネルで米国の権利に反する決定が下された場合でも、WTOの決定より米国内法が優先すること、貿易相手国に対しこれまで以上に公正な基準を求め、不公正な行為に対してはあらゆる措置で対応していくことも示されている。

<sup>50</sup> トランプ政権が本年4月26日に公表した税制改革の基本方針では、「法人税の国境措置」は現段階で導入を見送ったとされる。（『日本経済新聞』（平29.4.27）等）

<sup>51</sup> みずほ総合研究所「トランプ保護主義の日本経済への影響」『みずほレポート』（2017.2.28）、小峰隆夫「貿易収支のとらえ方—トランプ大統領の貿易政策を考える（1）」『小峰隆夫の私が見てきた日本経済史』（日本経済センター、2017.1.24）参照。

<sup>52</sup> 関税率の見直し、自動車・同部品の域内調達比率（現行62.5%）の引上げ等が交渉対象になる可能性があるとする。（西川珠子「動き出すNAFTA再交渉とメキシコ」『みずほインサイト』（みずほ総合研究所、2017.2.10）参照）

<sup>53</sup> 前掲注49

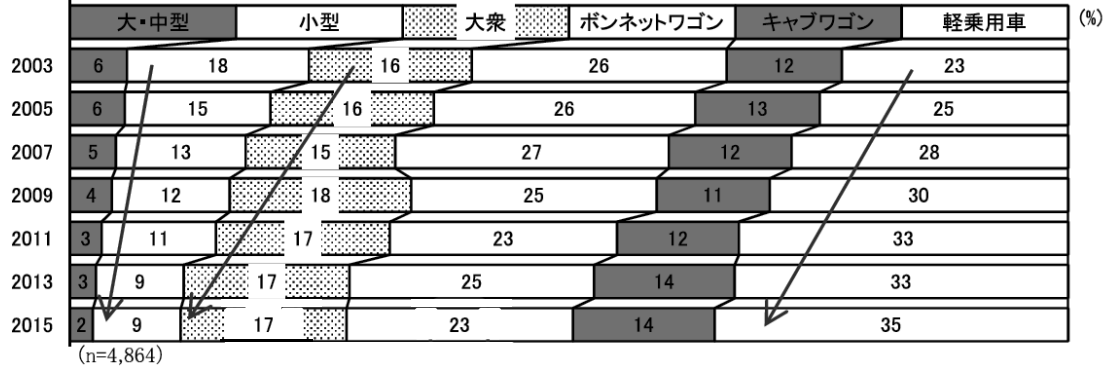
<sup>54</sup> 米国は乗用車2.5%、トラック25%等の関税を課している。

<sup>55</sup> 第193回国会参議院予算委員会会議録第1号23頁（平29.1.30）

図表 13 車種別保有率

乗用車車種【A+B\*】

～新中古計(乗用車小計を100%として計算)



(注) A + B は保有車の定義で、購入時期が新しい順に数え、2番目に買った車までを含む。

車種は大・中型>小型>大衆>軽の順。同調査において、大・中型車はクラウン、フーガ等、小型車はマークX、ティアナ、プレミオ、シルフィ等、大衆車はカローラ、ヴィッツ、マーチ等、軽乗用車はミラ、ワゴンR等を含む。

(出所) (一社) 日本自動車工業会「2015年度乗用車市場動向調査」

次に、米国は日本に対して非関税障壁があると批判しているが、そもそも米国は日本で十分な販売努力をしているのだろうか。米国車は日本と同じ右ハンドルの英国では売上げが好調で、英国自動車工業会が発表した2016年の車名別販売台数のトップ3は米国の小型車が独占している。米国は、英国で小型車を豊富に揃え、トップの米国・フォードの「フィエスタ」というトヨタ「ヴィッツ」やホンダ「フィット<sup>56</sup>」と同クラスの小型車は8年連続でベストセラーカーとなっており、フォードについては英国で全車種について右ハンドル車を揃えているとされる<sup>57</sup>。一方、日本でもフォードは欧州で人気の「フィエスタ」や「フォーカス」という車種を右ハンドルで販売していたが、2016年に同社は販売不振等の理由から日本市場から撤退することとなった。

米国車の中には、右ハンドルでかつ日本でのニーズが高い小型車もあるにもかかわらず、米国車が日本で売れない原因は様々あると考えられる。その原因の一つとしては、日本における広告宣伝が少なく、米国車の良さを日本の消費者に十分にアピールできていないという問題があるのではないだろうか。広告宣伝費については、米国のビッグ3はドイツの自動車メーカーと比べて圧倒的に少ないことも指摘されている<sup>58</sup>。古くは米国車という

<sup>56</sup> (一社) 日本自動車販売協会連合会のホームページに掲載されている2013年から2016年までの新車乗用車販売台数月別ランキングでは、ホンダ「フィット」は販売台数ランキングのトップ5の座を維持している。

<sup>57</sup> 『東京新聞』(平29.5.9)

<sup>58</sup> (一社) 日本自動車工業会「環太平洋パートナーシップ(TPP)協定について」(2013.10)によると、(株)ビデオリサーチの調査では、2008年8月～2013年7月までの広告出稿料が、VW(フォルクスワーゲン): 2,858,482千円、アウディ: 1,518,509千円、BMW: 3,223,512千円、メルセデス: 1,945,070千円であるのに対し、GM: 359,271千円、フォード128,291千円、クライスラー: 193,795千円となっている。

大型で燃費が悪いなどのイメージがあったとされるが、現在では米国車でも小型で排気量が少なく、燃費性能やデザイン性が高いものがあるということ、広告宣伝を通じて日本の消費者に伝えていくことも米国車を日本で売っていくために必要ではないだろうか。

米国が指摘する非関税障壁が日本市場になお存在するのであれば、日本の消費者利益のためにもその改善に努めるべきことは当然であろう。一方、米国メーカーにおいても、日本における市場動向を踏まえた小型な車種を増やし、日本の消費者のニーズに訴えかける自動車を販売するとともに、米国車の良さを日本の消費者に十分に理解してもらうためにも広告・プロモーションに力を入れるなど、米国車の日本における売上拡大に向けて努力する余地は大いにあると考えられる。

(やまぐち ひでき、ふじしろ なお)