FTA／EPAの締結促進に対する機械業界の期待

森 本　修（もりもと　おさむ）
日本機械輸出組合　専務理事

当組合では、機械業界の立場から我が国がFTA／EPAを進めるにあたっての諸課題について検討を行うため、「FTA研究会」（座長：小寺彰東京大学大学院教授）を設置して、調査研究を行ってきたが、昨年9月、その結果を「東アジア自由貿易地域の在り方―東アジア自由ビジネス圏の確立に向けて―」と題する報告書にとりまとめ、中川経済産業大臣に提言を行った。以下、そのポイントにつき私見を交えて述べたい。

今日、我が国機械業界はグローバルな事業展開を遂げている。とりわけ、東アジア地域において、工程間分業とこれを連結するサプライチェーンを軸にした生産・流通ネットワークの構築が進められてきている。こうした事業活動を円滑に進めるためには、貿易・投資・サービスなど事業活動にかかわる各分野にわたって障壁、障害がないことが必要であることは言うまでもない。

これまで、国際的な通商・サービスの自由化についてはWTOの多国間枠組みを中心に進められ、さらにドーハアジェンダでは投資分野などを含むより広範な自由化が進められることが期待されていたが、投資分野の自由化が交渉項目から除外されることになったほか、交渉の妥結もいまだ予断を許さない状況にある。こうした状況の下で、我が国がいわゆるマルチ主義の下で二国間の自由貿易協定（FTA）には消極的であったことの結果として、欧米各国とFTAを締結している国における通商投資活動で我が国企業が不利益を被る事態が顕在化してきた。メキシコはその典型であり、その結果、交渉担当者の言を借りれば「守り」のFTA交渉となることを余儀なくされてしまった。

このような事態がアジア地域で生ずることは避けなければならない。今後、我が国としては、経済連携協定（EPA）を通商政策のツールとして戦略的に活用し、経済活力溢れる東アジア地域における生産・流通ネットワークを、これらの国々と我が国との連携の強化によってより強固なものとしていく必要がある。そのためには、EPAは通商・投資・事業活動にかかわる広範な分野を対象とするものであり、また、その内容は実質的自由化を伴うレベルの高いものである必要がある。

上記報告書では、EPAの対象とすべき11の分野についてそれらの規律内容を述べている。すなわち、

①関税（全分野での撤廃の原則、他国のFTAとの同等性確保）
②原産地規則（域外国のただ乗り防止、域内分業を適切に反映した簡易なルール）
③政府調達（WTO並みの確保）
④投資（可能な限りの自由化、最恵国待遇・内国民待遇）
⑤貿易円滑化（手続の明確化・簡素化・電子化）

⑥サービス貿易（内国民待遇、サプライチェーン関係サービスの自由化）
⑦基準・認証（相互承認、制度調和）
⑧人の移動（ビジネスビザの要件緩和等）
⑨知的財産権（TRIPSプラスの保護等）
⑩紛争処理手続の整備
⑪透明性の確保（法令の公表、統一的実施など）
である。これらは、東アジア自由貿易地域の形成を目指すうえで、二国間EPAの締結に当たっての共通の原則、基準となるべきものである。もとより、相手国の経済状況などにより個別の自由化約束について例外や実施時期の後ろ倒しを認めることもありうるが、できる限りルールの共通性を確保することが必要である。また、自由化約束についてのこのような柔軟性を認める一方で、後に相手国が第三国と締結するFTAで我が国より有利な待遇が認められる場合には、同等の待遇が認められるようなものとすることも必要であろう。

さて、現在、アジア諸国とのEPA交渉については、フィリピンとは実質合意に至ったものの、タイ、マレーシア、韓国についてはかなり難しい交渉となっていると伝えられており、それにつれてASEANとの交渉も進展していないようである。その大きな原因として我が国のセンシティヴ・セクターの存在が挙げられている。水準の高いEPAの締結促進のためには、相手国にとっての関心項目を受け入れる必要があるし、我々としては、この問題のためにEPAが締結できないという事態は全体最適の観点から妥当でないと考える。「今後の経済連携協定の推進についての基本方針」（平成16年12月21日　経済連携推進関係閣僚会議決定）にある「我が国経済社会の構造改革が促進され、経済活動の効率化及び活性化がもたらされるか否か」「専門的・技術的労働者の受入れがより促進され、我が国経済社会の活性化や一層の国際化に資するか否か」という基準は、是非とも、センシティヴ・セクター問題を我が国の構造改革として前向きに解決するために適用されることを望むものである。

（詳細については、上記報告書をご覧いただきたく、当組合　通商投資グループにご連絡いただければ幸いである。）

経済連携協定（EPA）への自動車業界の期待

岩武　俊広（いわたけ　としひろ）
社団法人日本自動車工業会　参与

1．はじめに

世界的にFTA／EPA締結に向けた動きが活発化する中、日本にとって2番目となる経済連携協定がメキシコとの間で2005年4月1日に発効する。自動車関連では、既存の無税枠とは別に新たな無税枠が設定され、7年目には完全自由化される等、実質的な自由化が実現される内容であり、本協定により日メキシコ自動車ビジネスの拡大が図られると評価している。

現在、東アジアにおいては、将来的な自由貿易地域創設の可能性を視野に入れつつ、タイ、マレーシア、フィリピンならびに韓国とのEPA交渉が進展。フィリピンとは昨年11月に実質合

意し現在は協定作成の段階と聞いており、自動車分野については、2010年までに全ての関連品目について関税が撤廃される予定である。また、今春よりASEANマルチの交渉が開始するほか、研究会レベルではインドネシアや、私が委員として参加させて頂いているチリとのEPA交渉開始が検討されている。

日本の自動車産業を代表してEPAに対する基本的考え方や期待を述べたい。

2．EPAに対する基本的考え方

自工会は、二国間ならびに特定地域との経済連携協定が、当該国・地域間の貿易を拡大し経済発展に資するとの認識に立ちその推進を支持している。

EPAは、関税撤廃を基本とした貿易拡大及び市場アクセスの向上はもとより、投資、サービス、協力、知的財産などさまざまな分野を取り込んだ経済統合を通じて、産業界のみならず消費者に対しても多くの利益をもたらす。両国国民に恩恵がもたらされ、市場の拡大による産業の拡大・活性化、ひいては両国経済に寄与する、包括的で高度な経済連携協定が早期に締結され、かつ、自由化が早期実現することを我々は期待している。

自動車産業にとってもその効果は多岐にわたる。自動車及び自動車部品の関税撤廃ならびに非関税障壁撤廃による市場アクセスの向上のほか、投資やサービスの自由化、インフラ整備・通関手続きなど貿易円滑化に繋がるビジネス環境の改善などが挙げられる。

他方、日本以外の国の動向に目を向けると、例えば、チリが韓国と、タイは豪州とのFTAを完了し米国と交渉を検討するなど積極的にFTAを推進している。こうした第三国とのFTA締結という観点からも、日本の企業が欧米その他の競合メーカーに比して不利な競争状況に置かれることのないよう、戦略的に日本が経済連携を早期に締結していくことは重要である。

3．EPAの重要性

自動車産業の現状を申し上げると、世界規模での資本や業務提携が進行し、世界最適生産、最適調達を基本とした完成車ならびに部品の供給体制が世界レベルで進展している。この背景には、部品点数の多い自動車の場合、規模の経済をベースに地域あるいは世界規模での効率的な生産／供給体制が望ましいという考え方があろう。より自由かつ効率的なモノや資本の流通を可能にするEPAは、こうしたビジネスプラクティスを協定という形で支えることで、企業にとって一層望ましいビジネス環境が提供されるものと信じる。

締結相手国にとっても、商品を購入する消費者と商品を生産する産業の双方に恩恵をもたらす。EPAを通じた部品関税の撤廃／削減により生産コストの低下が期待でき、その国の自動車産業のコスト競争力が向上。現地生産しておらず日本から輸入している車種については、商品流通の自由化によりラインナップの充実化を図れることから消費者に多様な車種の選択肢を提供でき更なる消費を喚起。自動車市場の拡大が産業を更に活性化・拡大し、一層の企業投資を生むであろう。

最後に、せっかく締結したEPAの恩恵を享受するために1点実務的な期待を述べたい。原産地規則についてである。日本の自動車産業にとっては、日墨FTAの原産地規則が実質的には初めての特恵分野での規則であり、現在その対応に正直苦慮している。今後、ASEAN各国や韓国とEPAが締結する中で、異なるルールや手続きが複数混在した場合、部品点数の多い自動車業界としては対応が困難となり、関税削減分よりも管理費の方が高くなり実質的にEPAの恩恵を受けられない、という状況になりかねない。どのEPAにおいてもある程度ベースが統一された「シンプルで、利用者である自動車産業の負担になり過ぎない」原産地規則となることをお願いしたい。

4．むすび

欧州でのEUの拡大、米州でNAFTA、FTAAと実質的に地域経済統合が進む中、日本の経済的影響の大きい東アジア地域において、日本・相手国、更にはASEANにとってWin-Winの状況になるような経済連携が早期に実現することを望みたい。