



日 本自動車会議所は4月25日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第258回会員研修会を開催し、経済産業省製造産業局自動車課の通商政策企画官、潮崎雄治氏が「自動車産業からみる国際情勢」をテーマに講演した。潮崎氏は、「近年見られなかったような、大国のドラステックな通商政策により、日本全体に非常に大きな影響が及んでいます」と述べ、自動車産業を1つの柱とし、TPP、日EU・EPAの課題、日米通商交渉の動き、米中貿易摩擦、中国市場動向、ASEAN新興国との二国間対話などの国際情勢を展望しながら、最近の経済産業省の取り組みなどについて説明した。参加者は約40名。

【講演のポイント】

1. 世界の自動車市場概観

(1) 我が国にとっての世界の自動車市場

- ・自動車市場は、グローバルには当面成長。2020年代前半に1億台に達する見込み。

(2) 日系自動車メーカーの生産体制のグローバル化

- ・国内市場は成熟化し横ばい傾向が続いているが、2000年以降、海外市場が急拡大し、特に新興国での生産が非常に伸び、高成長を実現。
- ・2007年以降、海外生産台数が国内生産台数を上回る。グローバル市場がより一層重要になってくる。

2. 貿易の拡大・円滑化への取り組み

(1) TPP11=発効済み

- ・2018年12月30日、発効

→現在、11カ国のうち、メキシコ、日本、シンガポール、NZ、カナダ、豪州、ベトナムの7カ国で発効。人口5億人、GDP11兆ドルの規模。

→残るチリ、ブルネイ、マレーシア、ペルーも、発効に向けて国内手続きを進めている。

- ・米国が不在であるも、先進性及び経済効果の大きさを期待。

(2) 日EU・EPA=発効済み

- ・2019年2月1日、発効。世界GDPの約3割、世界貿易の約4割を占める世界最大級の自由な先進経済圏が誕生。

- ・自由で公正なルールに基づく、21世紀の経済秩序のモデル(例：国有企業、知的財産、規制協力等)。
- ・原産地証明の自己申告制度を採用。輸出時に原産地証明書取得の取得手続きが不要となり、リードタイムやコストが削減。

(3) 東アジア地域包括的経済連携(RCEP) = 交渉中

- ・交渉参加16カ国が、世界の人口5割、貿易額3割、GDP3割を占める広域経済圏の創設を目指す。
- ・昨年11月のRCEP首脳会合で「2019年に妥結する決意」が示された。

(4) EPA実施上の課題 — 原産性調査の合理化・効率化

- ・EPA利用の拡大により、原産性調査数が増加。
- ・サプライチェーンの前後工程の企業間で原産性調査の作業依頼件数が増え、協定の規定内容の共通理解の醸成、調査方法の共通化等が必要に。
- ・サプライチェーン全体で標準的、効率的な原産性調査の業務プロセスを確立するため、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会による共同の取り組み。

3. 影響力を増す海外の政治・通商政策

(1) BREXIT

- ・英国の離脱期限が10月末まで延期されることが決定。離脱協定については、EUは改めて再交渉を否定。英国議会での与野党協議により成案が得られるか、引き続き要注視。
- ・経済産業省等は、官民意見交換会の開催、英及びEUへの働きかけ、相談窓口の設置等による対応。

(2) NAFTA再交渉によりUSMCAに合意

- ・2018年9月、完成車の輸出に関して、原産地規則の強化を行い、事実上の数量制限を導入。
→原産地規則の強化：自動車を無税で輸出する4条件
 - ①完成車の域内原産地比率の引き上げ：62.5%→75%
 - ②コア部品（エンジン、トランスミッション等）の原産地比率：75%
 - ③時給16ドル以上の労働者の生産コスト割合：乗用車40%・トラック45%
 - ④鉄・アルミの北米購入率：70%

(3) 自動車・自動車部品の輸入に係る米国通商拡大法232条調査

- ・米通商拡大法232条は、米国の「国家安全保障を阻害するおそれ」のある輸入品に対し、輸入制限措置（関税引上げ、輸入割当など）を発動する権限を大統領に付与。
- ・今年2月から調査を始めており、90日の措置検討機関を経て大統領が措置発動。調査内容は非公表。

(4) 日米物品貿易協定（TAG）交渉

- ・2018年9月26日、日米首脳会談の結果、TAG交渉開始に合意。
- ・本年4月15～16日、第1回TAG交渉を米国ワシントンDCにて開催。

◇日米首脳会談共同声明（抄）

- ・日米間の貿易・投資を互恵的な形で更に拡大すること、また、世界経済の自由で公正かつ開かれた発展を実現することへの決意を再確認した。
- ・日米両国は、日米物品貿易協定（TAG）について、交渉を開始する。
- ・交渉に当たっては、日米両国は以下の他方の政府の立場を尊重する。
→日本としては農林水産品について、過去の経済連携協定で約束した市場アクセスの譲許内容が最大限であること。

→米国としては自動車について、市場アクセスの交渉結果が米国の自動車産業の製造及び雇用の増加を目指すものであること。

- ・日米両国は上記について信頼関係に基づき議論を行うこととし、その協議が行われている間、本共同声明の精神に反する行動を取らない。また、他の関税関連問題の早期解決に努める。

◇第1回TAG交渉結果概要

- ・昨年9月の日米共同声明に沿って進めることを茂木大臣・ライトハイザー代表間で再度確認。
- ・第1回の日米交渉で、農産品・自動車を含む物品貿易の議論を開始。
- ・デジタル貿易の取扱いについても、適切な時期に議論。

(5) 中国に対する米国通商法301条の発動

- ・米国通商法301条は、通商協定における米国の権利が侵害されている場合や外国の措置等が差別的で米国の商業に負担となっている場合等に、一定の措置を講じる権限をUSTRに付与。

(6) 米国による技術の管理強化

- ・外国投資リスク審査近代化法（FIRRMA法）が成立し、投資規制を強化。
- ・輸出管理改革法（ECRA）により輸出管理を強化。
- ・技術管理強化に留意したビジネスの対応が必要に。

《潮崎氏による解説》

よく注意しなければならない動きとされているのが、米国が技術管理を強化し始めていることです。2019年度国防授權法が成立し、国防予算を過去最大の7,000億ドル以上手当てすることや投資・輸出管理の強化、中国製品の政府調達制限、サイバーセキュリティの強化などが盛り込まれています。そのうちの1つがFIRRMA法。これまでは米国に対する投資は事後審査でしたが、重要インフラ・重要技術を持つ米国企業の経営に影響を与える投資は事前審査が義務化されました。

輸出についても、ECRAによって日本企業への影響が甚大になる可能性があります。米国では、これから実用化されていくAIや先端素材などのエマージング技術の懸念国への移転が危惧されており、“将来技術”について規制する方向で現在、検討されています。

しかし、規制し過ぎるとビジネスにならないし、かといって緩和すると規制になりません。どう強弱をつけて規制するのかがポイントになり、検討が進められています。

例えば、日米で先端技術の共同研究開発をしている場合、その技術が日本の製品に組み込まれていれば、規制の対象になってしまう可能性があります。米国は従来から輸出管理については域外管理をしているので、影響がどこまで及ぶのかは見えません。いろいろなところで米国が技術管理を強化していったら、われわれが知らないところで突然、日本企業のビジネス活動にストップがかけられたりすることも懸念されるため、経産省としても適切に対応していきたいと考えています。

4. 重点市場の動向

(1) 中国：景気後退が自動車メーカーにも明暗

- ・中国の自動車市場は世界最大（2,808万台）。
- ・2018年、自動車販売台数は前年比▲2.8%となったが、ポテンシャルは大きい。
- ・日系、欧系は販売台数を維持、中国地場系と米系は減少。米中貿易摩擦による直接的な影響はまだ出ていない。

(2) ASEAN：域内の生産拠点間で競争が激化

- ・ASEAN統合により、ASEAN諸国間の関税が引き下げられ、生産拠点間の競争が激化。自国産業を保護する措置（インセンティブのみならず、非関税障壁的輸入規制等）が増える懸念。

(3) ASEAN：将来モビリティでリープフロッグが起る可能性

- ・サプライ・サイドでは、データを支配するプレーヤーによるゲームチェンジが発生。
 - ・ダイヤモンド・サイドでは、環境、渋滞等、社会課題が深刻化し、解決が急務に。
- CASEの潮流を後押しする素地に

※CASEが進展することにより、海外では段階的に発展するのではなく、いきなり新領域に跳んで新しいサービスを生み出す動きがあり、日本もこうした動向に対応していく必要がある。

5. 自動車産業における内外一体の経済政策

(1) 自動車新時代戦略会議 中間整理(2018年7月)

- ・世界で供給する日本車について世界最高水準の環

境性能を実現する（世界市場の目標は世界初）
= 1台あたり温室効果ガス8割程度削減を目指す
（乗用車は9割程度削減、電動車(xEV)100%想定）

(2) 自動車新時代戦略会議中間整理で論じた国際展開を実行

- ・2018年度下期は中間整理に基づき、「xEV」、「well-to-wheel」等の普及に注力。
- ・2018年9月、日本のイニシアチブで、自動車の電動化に向けた政策面での国際連携を強化するため、「ポリシー・ラウンドテーブル」を初めて開催。
- ・APEC、AMEICCで紹介。中国、インド、マレーシア、インドネシアとの二国間対話で議論。

◇ポリシー・ラウンドテーブル

- ・世界16か国の政府・機関が参加。
- ・各国・地域における電動化の現状や政策を共有。
- ・今後の電動車普及に向けて、各地域のインフラ整備状況等を考慮した適切な政策の措置、技術革新の促進、蓄電池のエコシステムの確立や効率的な充電インフラ整備、蓄電池資源のサプライチェーンに関する国際的な議論の深化等、様々な側面で国際協調を図ることの重要性を確認。

(3) 自動車電動化に伴うASEAN諸国等での政策ニーズ

- ・“CASE”の潮流は、恩恵拡大と問題解決のチャンス。
- ・ASEAN諸国等では、自動車の電動化に期待すると同時に、部品点数減少による産業構造転換、リサイクル、標準・規格策定の必要性等での政策ニーズがあり、日本に対して支援要請が寄せられている。

6. 自動車分野での各国当局・業界団体との対話

(1) 二国間の対話 — 中国

- ・中国は、約3,000万台の自動車市場を有する重要国であり、自動車関連の法規や政策について情報交換や意見を伝える場が必要。
- ・日本からは、中国側が関心を持つ自動運転について情報提供すると同時に、NEVクレジット制度や自動車産業投資管理規定について、施行時期の延期や過度に厳しい要件緩和などを要請。

(2) 二国間の対話 — インドネシア

- ・インドネシアは、2017年に2040年ガソリン車販売禁止を打ち出して以降、EV促進に関する大統領令の検討を継続。

・日本からは、現実的で着実なEVへの移行が、産業政策の面や環境面から重要であることを説明。

(3) 二国間の対話 — タイ

- ・近年の自動車の電動化の流れにあって、タイは、自国の自動車産業をEVでも基幹産業として維持したいとの考えから、EV生産の促進政策を検討、実施。
- ・日本から、現実的なステップを踏んでEVに移行することの重要性を説明し、EV促進に必要な支援策について情報提供。今後、タイ側の関心事項であるサプライヤーの電動化対応への支援を検討。

(4) 二国間の対話 — マレーシア

- ・マレーシアは、国家自動車政策の改訂や新国民車構想を政府内で議論中。
- ・日本から、電動化への適切な道筋について、また日本がこれまで実施してきたマレーシア自動車産業振興に資する支援について紹介。今後も、自動車分野で相互に協力的なパートナー関係を継続していくことを確認。

(5) 二国間の対話 — インド

- ・2017年、インドは、2030年までにEV100%というEV政策を発表。
- ・日本から、技術的・客観的データを提供し、現実的で着実なEVへの移行の重要性を説明。

(6) AMEICC自動車ワーキンググループ

- ・AMEICC自動車WGは、日本とASEAN諸国の自動車産業所管当局及び自動車業界団体が一堂に会する機会。
- ・直近の自動車WGでは、日本から、自動車の電動化及び将来モビリティに関する情報提供を実施。ASEANから、自動車標準規格の動向等を聴取。これに関し、日本は標準規格分野での協力実績を報告し、今後も協力を継続する意向を表明。

7. まとめ

- 米国：日米TAG交渉の見通し。
- 欧州：BREXITを機に企業は欧州事業を見直し。
- EPA等の通商交渉：RCEPは2019年中の妥結を目指し交渉継続。
- 中国：世界最大の自動車市場。米中摩擦は技術覇権競争の様相。米国は安全保障上の理由から、中国向け技術輸出、中国からの投資の規制・管理を強化。景気後退が自動車市場に与える影響を注視。
- ASEANを中心とするアジア：日本の自動車産業にとって、生産拠点が数多く立地し、販売シェアも高い。二国間やリージョナルな対話において、自動車産業政策についての意見交換、電動化に伴う産業構造転換、リサイクル、標準・規格策定等、ASEAN諸国が有する政策ニーズへの協力を行う。

経済産業省がユーザー向けに立ち上げ クルマの「減税PRサイト」

経済産業省はこのほど、一般ユーザー向けに、自動車関係諸税の減税PRサイトを立ち上げました。「クルマの税金は複雑で分かりにくい」とのユーザーの声は多く、10月の税制見直しに向けて、同省では①自動車税の恒久減税、②自動車取得税の廃止・環境性能割の導入および1%の臨時的軽減措置——について、特設サイトで分かりやすく解説し、ユーザーの理解向上を図っていきます。

当会議所など自動車関係団体や自動車メーカーなども、周知・広報パートナーとしてサイトの周知活動に協力。ホームページにサイトのバナーを設置するほか、ポスターやチラシなどを活用し10月からクルマの税金が下がることを消費者・ユーザーにアピールしていくことにしています。

サイトでは見直しの内容を動画で紹介したり、モデル車種による減税額のシミュレーションを示したりするなど、分かりやすく多様なコンテンツが掲載されています。

◇サイトURL <https://www.car-tax.go.jp/>

「減税PRサイト」の告知パンフレット