



名古屋経済大学  
経済学部准教授

## 畑佐 伸英氏

# オーブン カレッジ

カナダのオタワで開催されたTPPの首席交渉官会合が7月12日に終了し、今回は9月をめどに再協議されることになった。今回のTPP交渉

はたさのぶひで アジア経済論、開発経済論、国際経済論。名古屋大学大学院国際開発研究科博士後期課程。博士(学術)。アジア開発銀行研究所、日本国際問題研究所などを経て現職。1971年生まれ。

では、衛生植物検疫や労働等分野ではほぼ決着がついたが、医薬品の特許保護期間や国有企業の優遇制度、その他のセンシティブ品目についての関税削減に関しては残された課題として、今後も引き続き交渉が継続されることな

る。春先に行われた日米間の交渉の際には、日本の自由化レベルの低さのみに焦点が当たられ、米国は一向に交渉カードを切ることにはなかった。実

## TPPと中部経済

った。

かねてからTPPはできるだけ早期に締結されることが期待されていたが、最近ではそのような早期妥結の機運はすでに薄れてきている。現在では、早くも今秋の米国内閣選挙後の大筋合意、そして、来年中の交渉妥結というスケ

はそのころから米国はTPPの早期妥結には若干後ろ向きで、そのような交渉の遅れを日本に押し付けるような戦略をとっていたのではないかと考

えることができる。日本国内のTPPへの懸念も農業団体を中心に叫ばれているところであるが、実は米国内のTPP

## 焦点は米の自動車関税削減

P反対派のほうが日本よりも深刻ではないかというのが、米国の専門家の間からも聞かれるのである。

特に、米国の自動車産業界からの圧力は激しく、そのような国内事情から米国では中間選挙前にTPPについて語ることは避けたいというのが本音である。大統領にファー

ストトラックである貿易促進権限(TPA)を与えるための法案が本年1月に議会に提出されるも、未だに可決する見通しが立っていないのは、そつした国内の厳しい政治事情を反映したものと見る事ができる。

日本はこうした米国の国内事情を斟酌(しんしゃく)し

ながらも、敢えて交渉を有利に進めるためにも、米国が嫌う自動車の関税の引き下げにはしぶとく対処していくべきであろう。2013年の日本

から米国への自動車の輸出は172万台であり、実に日本全体の自動車輸出の36・8%を占める。米国は日本の自動車産業の最大の輸出先であり、最も重要な顧客である。特に米国への自動車輸出の約4割は中部地方からの輸出であることを鑑みると、TPP

における日米の自動車関税交渉の行方は、中部経済にも大きなインパクトをもたらすと考えられる。

日本車への関税の引き下げにともなう価格競争力の強化

で、更に米国で日本車の販売台数を増やしていければ、中部経済にも大きなプラスになることは間違いない。米韓FTAでは、米国が韓国製の乗用車と貨物自動車に課

している関税を、乗用車(25%)については発効後10年目に、そして、貨物自動車(25%)については発効後10年目に撤廃することが決められた。これにより、韓国の乗

用車は2017年から、貨物自動車は2022年から無税で米国に輸出されることとなる。日本はこの米韓FTAのラインを目標として、米国との自動車関税削減交渉に厳しい姿勢で臨むことが期待される。

の自動車関税削減交渉に厳し

