オープンカレッジ

ついに始動したＴＰＰ11

中部経済へのメリットは

名古屋経済大学経済学部教授
畑佐　伸英

TPP11協定（環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定：CPTPP）が、昨年12月30日に発効した。2016年2月に12カ国で署名したTPP協定は、米国が離脱を表明したことで、一度は破綻の危機を迎えたものの、その後の日本のリーダーシップのもとで見事に息を吹き返し、18年3月には米国を除く11カ国で、再び署名にまで漕ぎ着けることができた。

最初のTPP協定では、経済大国である米国と日本の批准が協定発効の必須条件となっていたが、今回のTPP11のもとでは、そうした経済力の大小に関係なく、6カ国の国内手続きが終了さえすれば、その60日後に発効することになっていた。したがって、メキシコ、日本、シンガポール、ニュージーランド、カナダに次いで、オーストラリアが18年10月31日に国内手続きを終えたことで、発効日がその60日後の12月30日となった。

TPPを含む自由貿易協定（FTA）においては、関税の引き下げを年ごとに段階的に行う約束をしているのが通常で、協定の発効日に即1年目の約束を実行し、その後の2年目以降の関税引き下げの実施日については、年初めの1月1日（日本は例外的に年度初めの4月1日）としている国が多い。したがって、今回のTPP11のケースでは、昨年の12月30日に、まず1年目の関税引き下げ措置が実施され、その2日後の元日に2年目の約束がすでに実行されたことになる。

TPP11の発効によって、中部経済にはどのようなメリットがもたらされるであろうか。ここでは特に日本車（排気量1800ccクラスの普通乗用車）の輸出に焦点を絞って論じてみたい。TPP11のメンバー国の中で、日本が初めてFTAを締結した相手国となったのは、カナダとニュージーランドのみである。他の8カ国については、既存の日本とのFTAのもとで、関税引き下げの措置は進んでおり、日本からの普通自動車にかけられる関税は、ベトナムを除いて既にゼロとなっている。また、ニュージーランドの普通自動車の輸入関税はもともとゼロであることから、TPP11によってプラスの影響がありそうなのは、カナダとベトナムへの輸出である。

カナダについては、以前は6・1％であった関税率が、昨年の発効日に5・5％、本年1月1日には既に5％にまで低下し、さらに、来年の20年に2・5％、そして、21年に2％にまで下げられた後、22年には0％となる。ベトナムと日本の間では、09年からFTAが適用されているが、そこでは約束されていなかった自動車への関税削減スケジュールが、今回のTPP11には盛り込まれている。現在ベトナムが課している70％の関税率は、21年から7％ずつ毎年削減され始め、30年にゼロになる。

すでに、タイ、インドネシア、韓国、台湾、コロンビア、英国、EUなどが、TPP11への参加に関心を示していることから、今後は、どのようにメンバー国・地域を拡大させていくかが焦点となっていく。トランプ政権の行方がはっきりと見えていない中で、その過程において当然のことながら、米国のTPPへの復帰も視野に入ってくるであろう。中部経済の屋台骨ともなっている日本の製造業は、成長著しい海外市場を開拓していく以外に生き残りの道はなく、その意味で攻めを意識したTPPの拡大にも積極的に取り組んでいく必要があろう。

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、総合研究開発機構、日本国際問題研究所などを経て現職。1971年生まれ。

Ｃ中部経済新聞社