



日EU・EPA交渉の論点 : EU韓国FTAの経験から

吉井, 昌彦

(Citation)

国民経済雑誌, 213(3):15-30

(Issue Date)

2016-03

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/E0040786>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/E0040786>



日 EU・EPA 交渉の論点

——EU 韓国 FTA の経験から——

吉 井 昌 彦

国民経済雑誌 第 213 巻 第 3 号 抜刷

平成 28 年 3 月

日 EU・EPA 交渉の論点

—— EU 韓国 FTA の経験から ——

吉 井 昌 彦

日 EU・EPA は、日本企業・産業界の主導で提案され、2013年3月に交渉開始が決定され、2015年10月までに13回の交渉会合が開かれてきた。日本側が求めてきたセンシティブな工業製品の関税撤廃に関しては、自動車を含めて、最近の日 EU 間の貿易収支の趨勢、EU 韓国 FTA 発効後の EU 韓国間の輸出入の動きを経験知とする限り、日本からの輸出が急増するという EU 側の懸念は当たりそうにはない。他方で、日本側の主要工業製品に対する関税率がほぼゼロであるため、EU 側はとくに非関税障壁の撤廃を強く求めてきた。TPP の交渉結果からみて、日本側の関税・非関税障壁の撤廃は、難しいように思われる。しかしながら、日米欧という三大経済圏において、自由貿易協定交渉が連携して行われ、高次の関税・非関税障壁の撤廃、経済連携の促進が進めば、世界的な対外経済関係の枠組みを大きく変えるものとなる。日 EU・EPA が早期に妥結することが期待される。

キーワード 日欧 EPA、関税撤廃、非関税障壁、EU 韓国 FTA、TPP

1 はじめに

現在の日本の対外経済関係に関わる最大の関心事の一つは、対アメリカを中心とした環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定交渉であろう。同様に、欧州連合 (EU) においても、対外経済関係の関心事は、アメリカとの環大西洋貿易投資パートナーシップ (TTIP) 交渉である。他方で、日本と EU は、経済連携協定 (EPA) 締結に向けて交渉を進めている。

日米欧という三大経済圏において、これらの自由貿易協定交渉が連携して行われ、高次の関税・非関税障壁の撤廃、経済連携の促進が進めば、世界的な対外経済関係の枠組みを大きく変えるものとなろう。したがって、この3つの自由貿易協定の論点を整理することは今後の世界的な経済システム構築を占う上できわめて重要である。

しかしながら、TPP と異なり、日 EU・EPA は、交渉内容が外部に漏れることが少なく、マスコミの関心も低いことから、その交渉内容はほとんど知られていない。そこで、本稿は、これまでに出版された日 EU 双方の様々な資料を用いて、その交渉内容をまとめることを第1の目的とする。そして、日 EU・EPA に先んじて2010年10月に署名、2011年7月に発効した EU 韓国自由貿易協定 (FTA) の4年間の実績を概観することで、日 EU・EPA の効果を占

うことを第2の目的とする。

本稿の構成は次のとおりである。第2節では、日 EU・EPA の概要を論じる基礎として日 EU 間の貿易および直接投資（FDI）の趨勢をまとめる。第3節では、日 EU・EPA の概要をまとめるとともに、交渉開始時点あるいは現在において日 EU・EPA 交渉にはどのような論点があるかをとりまとめる。第4節では、日 EU・EPA 交渉の結果を占う意味で、EU 韓国 FTA の4年間の実績をまとめる。以上から第5節において、EU 側が懸念するほど、日 EU・EPA の EU 側への負の影響は大きくなく、日 EU・EPA は積極的に推進されるべきであるとの結論が述べられる。

2 日EU貿易・FDIの趨勢²⁾

1970年代から1990年代初めにかけて日米と同様に日欧にも貿易摩擦があったことはよく知られている。日本の対 EU（当時の9加盟国）貿易黒字は、1970年の755億円から1980年に1兆9,865億円となり、その後も一本調子に増加を続け、1992年に対 EU（当時の12加盟国）貿易黒字は3兆9,589億円に達した。その中で、欧州共同体（EC）委員会は、1979年にまとめた「対日経済戦略報告書」において「日本はウサギ小屋のような小さな家に住むワークホリックの国」と嘲笑し、加盟各国は様々な対日輸入制限措置を講じた。

その後、日本の対 EU 貿易黒字は、増減を繰り返しながらも1992年のピークを大きく上回ることはなく、2008年の世界金融危機以降は急激に減少し、2012年には1,412億円の赤字に転じ、貿易黒字は両地域間の主要経済問題ではなくなっている。

この間、日 EU 間の貿易構造も大きく変化している。表1は、2000年以降の日本の対 EU 主要輸出入品目をまとめたものである。日本から EU への輸出では、自動車が第1位の輸出品目であることに変化はないが、自動車部品、原動機が2000年代半ばに上位入りし、2013年には、各々、第2、第3位となっている。これは、2000年代に入り、日本の自動車メーカーの（とくに中東欧地域での）現地生産が本格化したことによるものであろう。

また、テレビ、ビデオデッキなど、かつて貿易摩擦の中心品目であった映像機器は、2005年をピークに順位を下げ、2013年には圏外に去っており、日本の電気機器メーカーの凋落ぶりがここにも現れている。

他方、EU からの輸入品目をみると、医薬品の伸びが著しく、現在は自動車に代わって首位の座に就いている。また、欧州自動車メーカーの日本での生産が行われていないことから、日本からの輸出と異なり、自動車部品は上位品目に入らず、メンテナンス用程度の輸入しかないことも特徴的である。

次に直接投資をみておこう。我が国の対外直接投資残高（2014年）でみた EU のシェア（22.2%）は米国（32.3%）を下回るものの、中国（13.4%）を上回り、第2位の投資先となっ

表 1 日本の対 EU 主要輸出入品

	2000年	2005年	2007年	2013年
輸 出	84,319億円	96,518億円	123,979億円	70,001億円
1	自動車 9,357億円	自動車 9,308億円	自動車 18,662億円	自動車 7,763億円
2	科学光学機器 5,428億円	映像機器 5,130億円	電算機類の部分品 5,419億円	自動車の部分品 4,226億円
3	半導体等電子部品 4,710億円	電算機類の部分品 5,093億円	原動機 4,979億円	原動機 3,616億円
4	電算機類(含周辺機器) 4,031億円	半導体等電子部品 4,499億円	映像機器 4,879億円	電算機類の部分品 2,901億円
5	映像機器 2,776億円	原動機 3,558億円	自動車の部分品 4,557億円	科学光学機器 2,494億円
輸 入	50,429億円	64,702億円	76,627億円	76,489億円
1	自動車 8,216億円	自動車 5,888億円	自動車 6,709億円	医薬品 11,982億円
2	有機化合物 2,965億円	医薬品 4,235億円	医薬品 5,715億円	自動車 8,347億円
3	医薬品 2,824億円	有機化合物 3,770億円	有機化合物 5,527億円	有機化合物 4,803億円
4	電算機類(含周辺機器) 2,782億円	科学光学機器 2,157億円	科学光学機器 3,094億円	科学光学機器 3,396億円
5	科学光学機器 1,500億円	バッグ類 1,809億円	原動機 2,396億円	原動機 2,316億円

出所) 財務省「貿易統計」(http://www.customs.go.jp/toukei/suii/html/data/y6_3.pdf, 同 y7_3.pdf)

ている。他方、対内直接投資残高では、EU (40.6%) は米国 (30.5%)、中国 (8.3%) を上回り、第 1 位の投資受入先国となっている。³⁾

しかしながら、ストックでみれば堅調な日 EU の直接投資関係も、フローでみると脆弱である。日本からの対 EU 直接投資は、世界金融危機の影響を乗り越え、回復あるいは増加傾向にあるが、EU から日本への対内直接投資は、一時的な伸びを示した 2009 年を除くと低空飛行を続け、2012 年、2014 年は純流出を記録している。

このように日 EU 経済関係は、日本経済の退潮に合わせ、必ずしも順調に発展しているというわけではなく、むしろ減退傾向にある。しかしながら、日本がアジアにおいて中国に次ぐ経済大国であることに変わりはなく、民主主義、法の支配、基本的人権といった基本的価値を共有する EU の重要な経済パートナーであり続けている。⁴⁾ 日 EU・EPA が TPP、TTIP と連携して交渉が行われ、高次の関税・非関税障壁の撤廃、経済連携の促進が進めば、世界的な対外経済関係の枠組みを大きく変えるものとなろう。第 3 節では、日 EU・EPA 交渉において何が主要な問題であるかを概観する。

3 日 EU・EPA の概要と問題点

3.1 日 EU・EPA の背景

日 EU 間の連携協定に関する議論は、主として日本側民間主導で始まった。日本経済団体連合会（経団連）は、『欧州統合と日欧経済関係についての基本的考え方』を2006年4月に出し、「EPA も視野に入れつつ、欧州各国との二国間の経済関係強化を図るべきである。」と述べている。その後、2007年6月にベルリンで開催された BDRT（日本・EU ビジネス・ダイアログ・ラウンドテーブル）において日 EU 間の経済協力関係強化を統合する包括的な枠組みおよびその実現可能性について調査研究するためにタスクフォースを設立することに合意し、同月、『日 EU 経済連携協定に関する共同研究の開始を求める』を出している。そして、JETRO を事務局としてタスクフォースが立ち上げられ、2008年2月に「中間報告」が、2009年6月には『日本・EU EIA 研究会報告書』が出されている。⁸⁾

なぜ、EPA に向けて日本側が熱心であり、EU 側はそうではなかったのか。それは、日本の工業製品に対する輸入関税はほぼゼロであるが、EU はセンシティブな工業製品に対して高率の関税を課しているためである。例えば、自動車には10%、液晶・プラズマテレビには14%の関税が課されていることはよく知られており、EU 側企業・業界団体はこれらの関税撤廃に強く反対してきた。このため、2008年3月に開催された日本側タスクフォースとの第1回会合に EU 側が提出したポジションペーパーには、農産品に関する日本側の輸入制限の削減、サービス貿易拡大のための規制緩和、政府調達市場のさらなる開放などの 이슈を盛り込んできた。⁹⁾ すなわち、2008年の時点で、日本側は EU に対して工業製品の輸入関税率引下げ・撤廃を要求し、EU 側は日本に対して非関税障壁の撤廃と政府調達市場の開放を要求するという対立構造が明らかになった。

経団連は、このような EU 側の要求を包含する形で、2009年4月に『日・EU 経済統合の実現を目指して－日・EU EPA に関する第二次提言－』¹⁰⁾、2009年7月に『日・EU 経済統合協定交渉の開始を求める－日・EU EPA に関する第三次提言－』¹¹⁾ をまとめ、2010年4月には欧州ビジネス協会との共同宣言『日・EU 定期首脳協議：今こそ EIA 交渉を開始すべき』¹²⁾ を出し、日 EU 両政府に EPA 交渉開始を強く訴えかけた。

この結果、2010年4月の日 EU 定期首脳協議において、閣僚級の協議を実質的に行う機関として「合同ハイレベルグループ」(JHLG)を設置し、次官級の実務者協議を行うことが決定され、2011年5月に開催された日 EU 定期首脳協議で「自由貿易協定 (FTA)／経済連携協定 (EPA) 及び政治分野での拘束力を有する協定についての並行した交渉のためのプロセスを開始すること」に合意した。このなかで経済協定ならびに政治協定両方の「交渉の範囲及び野心のレベル」¹³⁾ を定めるための議論（スコーピング作業）を開始することを決定した。

同作業の終了を受け、2012年7月、欧州委員会は交渉権限を理事会（EU加盟国）に求めることを正式決定し、同年11月、EU外務理事会で交渉権限が採択され、日 EU・EPA 交渉開始に向けた環境が整い、2013年3月に行われた日 EU 首脳電話会談で、日 EU・EPA 交渉開始が決定された。¹⁴⁾

日 EU・EPA 交渉への道のりが、このように2010年代に入り加速化したことの最大の契機は、EU 韓国 FTA が2011年7月に発効したことにより、EU 市場において韓国との競争がきわめて不利な立場になったことである。このため日本側は、住宅地での自動車修理工場の立地許可に関する規制緩和、一部輸入スポーツカーのエンジンに関する規制改変などにより、EU との EPA 締結にこぎ着けようとした。¹⁵⁾ EU 側の契機は、日本側と比べると弱いものであるが、2010年10月、菅直人首相が衆議院本会議所信表明演説で TPP への参加検討を表明したことから、EPA 交渉を進めることにより TPP 交渉よりも有利な立場に立とうとしたこと、そして2011年3月の東日本大震災などがあげられよう。

その後、2013年4月にブリュッセルにおいて第1回交渉会合が開催されて以来、2015年10月までに13回の交渉会合が開催され、2015年5月の日 EU 定期首脳協議において、スピードと質の両方を重視しつつ、2015年中の大筋合意を目指し、交渉をさらに加速させていくことで一致した。

3.2 日 EU・EPA の概要と経済効果予測

日 EU・EPA 交渉は秘密裏に行われているため、どのような交渉が行われているかを把握することは難しい。日本外務省 Web サイトは、日 EU 双方の関心事項として、次のように述べているだけである。¹⁶⁾

・日本側の主たる関心事項は、EU 側の鉱工業品等の高関税の撤廃（例：乗用車10%，電子機器最大14%）。その実現は、欧州市場における日本製品の競争条件を改善する。また、交渉では、日本企業が直面する規制上の問題などを積極的に取り上げる。

・EU 側の主たる関心事項は、自動車、化学品、電子機器、食品安全、加工食品、医療機器、医薬品等の分野における非関税措置への対応。また、政府調達分野（鉄道等）、EU 側主要輸出品目の関税撤廃も EU 側の関心事項。

同様に、駐日欧州連合代表部 Web サイトも、「交渉は次に挙げる分野を対象とするワーキンググループにおいて行われている—製品貿易（市場アクセス、総則、貿易救済措置、工業製品等）、貿易の技術的障害と非関税措置、原産地規則、税関と貿易円滑化、動植物検疫、サービス貿易、投資、調達、知的財産、競争政策、貿易と持続可能な開発、その他の問題（総体的および規制協力、企業統治と商環境、イーコマース、動物福祉）および紛争処理」¹⁷⁾と述べているだけで、具体的にどのような交渉が行われているかは述べていない。

その中で、次の EU 側から出された 3 本、日本側から出された 1 本の報告書から日 EU・EPA の交渉の論点および効果をうかがい知ることができる。ただし、4 本の報告書とも、関税障壁の撤廃・削減に関してはあまり紙幅を割いておらず、もっぱら非関税障壁に関して述べていることに注意しなければならない。

EU 側レポート：

- Sunesen, Eva R., Francois, Joseph F., and Thelle, Martin H. (DG Trade), *Assessment of Barriers to Trade and Investment between the EU and Japan*, Copenhagen Economics, November 2009.¹⁸⁾
- European Commission, *Commission Staff Working Document: Impact Assessment Report on EU-Japan Trade Relations*, Brussels, July 2012 (以下、EU Report (2012)).¹⁹⁾
- European Commission, *Trade Sustainability Impact Assessment of the Free Trade Agreement between the European Union and Japan: Interim Technical Report* (prepared by LSE Enterprise Ltd.), Brussels, June 2015²⁰⁾ (以下、EU Report (2015)).

日本側レポート：

- (株) 東レ経営研究所 (平成24年度経済産業省委託調査) 『平成24年度内外一体化の経済成長戦略にかかる国際経済調査事業 (欧州連合との経済連携促進のための制度分析調査)』, 2013年3月。²¹⁾

EU 側の 3 本の報告書のうち、2012年という交渉開始決定時期に欧州委員会が作成した EU Report (2012) が、最も大きな意味をもつものであり、EU Report (2015) は、交渉開始から 3 年を経て、2012年の評価を再検討したものである。

EU Report (2012) では、政策変化がないシナリオ A をベースラインとし、²²⁾ 日 EU が自由貿易協定に至るケースをシナリオ B とし、CGE モデルによりベースラインとの比較を行っている。シナリオ B は、次の 4 シナリオが想定されている。

保守的シナリオ

- B1：非関税障壁に関し、日本側は20%、EU 側は財について6.6%、サービスについて20%の非対称的な削減が行われる。
- B2：非関税障壁に関し、日本側も EU 側も20%という対称的な削減が行われる。

野心的シナリオ

- B3：非関税障壁に関し、日本側は50%、EU 側は財について16.5%、サービスについて50%の非対称的な削減が行われる。
- B4：非関税障壁に関し、日本側も EU 側も50%という対称的な削減が行われる。

この 4 シナリオそれぞれの経済効果は表 2 のとおりである。

第 1 に、4 シナリオすべてにおいて、非関税障壁撤廃の経済効果は EU 側で高い。上述の

表2 日 EU・EPA の経済効果予測 (100万ユーロ, %ポイント変化)

政策オプション	ベースライン (100万ユーロ)	保守的		野心的	
		B1	B2	B3	B4
EU 側の影響					
GDP	17,642,509	0.34	0.75	0.79	1.88
国民所得(100万ユーロ)	17,642,509	42,006	92,805	99,774	319,292
世界輸出(fob)	5,334,549	1.2	2.7	2.8	6.7
世界輸入(cif)	5,611,441	1.2	2.8	2.9	N/A
対日輸出	68,553	22.6	23.7	32.7	N/A
日本側の影響					
GDP	3,845,622	0.27	0.27	0.67	0.67
国民所得(100万ユーロ)	3,845,622	5,069	5,137	13,173	18,321
世界輸出(fob)	720,175	3.8	3.9	7.3	7.4
世界輸入(cif)	684,535	4.5	4.5	8.6	N/A
対 EU 輸出	109,201	17.1	18	23.5	N/A

Source : EU Report (2012), p. 37.

ように、EU あるいは EU 企業・産業団体は、関税障壁撤廃の代償として日本に非関税障壁撤廃を求めているとされているが、非関税障壁撤廃の効果は EU 側が高いというシミュレーションは、次の二通りに解釈することができよう。

- ・両地域の経済効果を等しくするのであれば、EU 側の関税・非関税障壁撤廃率は日本側のそれよりも低くて良い。

- ・EU 地域における非関税障壁の効果が高いのであるから、EU は、EU 企業・産業団体に対してより一層の自由化を求めている。

第2に、日本側において、野心的政策の効果は保守的政策の効果よりも高いものの、B1とB2、B3とB4の経済効果には大きな違いはない。このシミュレーション結果から、日本は自ら非関税障壁をより一層撤廃すべきであるが、EU 側に非関税障壁撤廃を進めるべきであるという要求をしても日本にとって大きな利益はない、ということになろう。

EU Report (2012) は、さらに部門別の経済効果についても同様のシミュレーションを行っている(表3)。

第1に、いずれの産業においても、野心的シナリオにおける二国間の輸出伸び率が保守的シナリオにおけるそれを上回っている。

第2に、日 EU・EPA が締結された場合、EU からの日本への加工食品輸出は200%近くの高い伸び率を示すが、日本から EU への加工食品輸出は2ケタにとどまることから、EU の食品加工産業は、日 EU・EPA により最も大きな利益を享受する産業である。同様に、化学は、EU から日本への輸出伸び率が日本から EU へのそれを超えているが、電気機器、自動

表 3 部門別効果 (%ポイント変化)

政策オプション	保守的 FTA (B1)				野心的 FTA (B3)			
	輸出		輸入		輸出		輸入	
	対世界	2 国間	対世界	産出高	対世界	2 国間	対世界	産出高
EU 側の効果								
加工食品	4.4	182.6	3.3	0.6	7.6	202.2	8.6	0.5
化学	1.0	21.9	1.4	-0.3	2.7	51.8	3.2	-0.5
電気機器	4.1	8.1	-0.1	3.5	10.9	20.8	-0.4	9.3
自動車	0.6	8.2	1.3	-0.3	2.0	18.1	2.7	0.0
その他輸送機器	0.9	20.6	1.6	-0.1	2.1	47.3	3.5	-0.1
他の機械	1.1	3.3	1.2	0.1	3.1	7.6	2.7	0.6
金融	1.6	0.9	2.5	0.1	3.9	1.3	6.4	0.1
保険	0.8	2.3	1.8	0.2	1.9	4.7	4.7	0.4
企業向けサービス	2.3	8.9	3.8	0.1	5.8	22.2	9.7	0.3
日本側の効果								
加工食品	-1.0	36.7	41.5	-3.3	-0.2	45.8	50.1	-4.0
化学	-1.1	9.7	15.4	-3.5	-7.3	3.4	40.7	-11.0
電気機器	4.9	13.8	1.1	1.6	11.1	19.4	1.7	3.8
自動車	4.0	24.6	6.5	2.5	5.6	28.2	13.9	3.4
その他輸送機器	11.6	31.1	17.0	0.7	24.6	50.4	37.3	0.8
他の機械	8.6	20.7	1.3	5.2	19.0	34.4	3.0	11.5
金融	1.4	2.6	0.6	0.1	4.3	7.7	0.6	0.3
保険	0.4	1.8	1.9	0.0	1.7	5.7	3.9	0.1
企業向けサービス	1.2	4.0	8.8	-0.1	3.8	11.3	21.8	-0.4

Source: EU Report (2012), p. 40.

車、その他輸送機器については、日本から EU への輸出伸び率が EU から日本へのそれを上回っている。

第 3 に、日 EU・EPA により EU の対世界向けの輸出入には（野心的シナリオにおける電気機器を除いて）大きな変化は生じないが、日本では、対世界輸入伸び率が大きく伸びる産業があり、とくに加工食品、化学では輸入伸び率が輸出伸び率を大きく上回り、これら産業は日 EU・EPA により大きな損失を被ることとなる。

3.3 EU 側の要求

前節で述べたように、日 EU・EPA 交渉は秘密裏に行われているため、交渉内容を把握することは難しい。その中で、EU Report (2015) から、比較的よくその内容を知ることができる。以下、これに沿って、主たる交渉分野である自動車、食品、薬品、政府調達、その他の要求について内容をまとめておこう。

3.3.1 自動車²³⁾

自動車は、日 EU 間の通商交渉において、1970年代からの長い歴史をもつ最も複雑な問題の一つであるが、過去よりもその深刻さは和らいできている。

－ 2 節でみたように、1970～80年代の日 EU 間の貿易摩擦の結果、日本企業の EU 域内での自動車生産が進んでおり、EU において日本車を外国車として区分することは役に立たない。他方で、EU 企業による日本国内での自動車生産は行われていない。

－ 日本企業の EU 域内での自動車生産が進んだ結果、日 EU 間の自動車貿易はバランスしている。また、日本の自動車輸入の79%は EU 車であるが、日本車が EU の自動車輸入に占める割合は19%であり、最近では韓国車の輸入が増加してきたため、EU の日本車輸入は過去5年間で35%減少している。

このような背景の中で、EU Report (2015) は、日 EU 間の関税削減効果についてこれまで出された4報告の結果をまとめているが²⁴⁾、その結果は報告書によりかなり異なっている。例えば、Francois, et al. 報告では、EU 側の輸出は13%しか増加しないが²⁴⁾、日本側の輸出は56%増加する。他方、Copenhagen Economics 報告では、日本側の輸出は5%増加するが²⁴⁾、EU 側の輸出は0.1%以下にとどまる。この相違は、利用するモデル（前者は CGE モデル、後者は部分均衡モデル）、関税引下げ率などの仮定によるものであるが、EU Report (2015) は、Copenhagen Economics 報告が最も現実的な予測であるとしている。

日 EU 間の自動車に関する交渉で、関税だけでなく、非関税措置の重要性も高い。取り上げられている問題点は次のとおりである。

－ 自動車安全基準。EU と日本はともに国連欧州経済委員会（UNECE）「国連の車両・装置等の型式認定相互承認協定（1958年協定）」に加盟しているが、日本は、40の独自規制をもっており、調和が課題となっている。

－ 排ガス・燃費の測定モードが異なる。

－ 日本におけるディーラーのサービスショップにゾーニング規制がかけられている²⁵⁾。

－ EU は、軽自動車の登録、税金などに対して設けられている優遇措置を撤廃することを求めている。この点について、EU Report (2015) は、日本の消費者による日本製軽自動車と EU 製小型車の購入シミュレーションを行い、確かに税金などに差はあるものの、本体価格と燃費の差の方がより大きいことを指摘している。

－ 日本への EU 車の輸出で大きな問題点は為替であり、対ドルよりも対ユーロの方が為替レートの変動幅が大きいことを指摘している。

－ IT 技術により安全性、省エネルギー性能などを高めたスマートカーに関わる規制が、今後、日本と EU との間の交渉課題となるであろうことを最後に述べている。

3.3.2 食品²⁶⁾

牛肉に関して、農家出荷価格は EU4,800ドル、日本9,200²⁷⁾ドルと差があるものの、BSE 規制のため、日本は EU から牛肉をほぼ輸入していない。これに対して豚肉は輸入の23%が EU 産である。したがって、牛肉に関して、BSE 安全基準交渉、あるいは日本人の EU 産牛肉への BSE イメージを払しょくすることから始めなければならない。

また、日本の牛肉、豚肉保護は複雑かつ高く、関税割当制度が導入され、また現在はオーストラリアなどに優遇が与えられているため、関税率削減の効果を予測することは難しい。さらに、TPP 交渉に歩調を合わせることが必要である、と EU Report (2015) は述べている。

これに対し、チーズを含む酪農品は、EU が競争力をもつことができる部門である。例えば、原料乳の農家出荷価格は EU0.45ドル/kg、日本0.91ドル/kg とおよそ半分程度である。しかし、日本における酪農品・チーズ輸入の EU のシェアはそれぞれ20%、27%にとどまり、オーストラリア、ニュージーランド、アメリカの65%、71%と比べれば、いまだ十分ではない。EU 産酪農品の質の高さを考えた時、EU は農産物、とくにチーズの関税交渉において日本から譲歩を引き出せる余地が大きいとしている。

3.3.3 薬品・医療機器²⁸⁾

2節でみたように、薬品・医療機器は、EU から日本への最大の輸出品目であり、かつ生産額でみても、雇用者数でみても EU にとって重要な産業であり、日 EU・EPA 最大の交渉テーマの一つであると言える。

医薬品に関しては、相互認証協定（2002年発効）があり、その他、業界レベルで様々な協力が行われているものの、次のような非関税障壁が残っていると指摘されている。

- －革新的な EU 製品への規制のため、新薬の承認が2～3年遅れる。
- －薬剤価格規則、弁済規則が不透明であり、新薬品などの導入の妨げとなっている。
- －医療機器の安全基準等で追加的な要求がある。
- －医療機器の申請・承認過程が遅く、費用を引き上げている。

このような障壁は、薬品では22%、医療機器では30%の関税率に相当するため、規制の収斂が必要であり、著しい市場参入の遅れについては5年間の補償を行うと定めた、日スイス EPA の事例が役に立つと指摘している。

3.3.4 政府調達

EU は、日本に対して政府調達市場の開放を強く呼びかけている。日本は、1996年に発効した WTO 政府調達協定署名国であり、政府調達市場の開放を行ってきた。しかしながら、EU 側からは、日本の努力は十分ではなく、実効的な透明性と無差別が十分に確保されてい

ないと主張している。第 1 に、日 EU では中央政府・県レベルでの政府調達の法的根拠が異なる場合があるにもかかわらず、英語での資料が十分に提供されていないことから、英語による情報ソースの集中化が必要であるとしている。第 2 に、発注業者の選定過程が不透明であることを指摘している。第 3 に、政府調達適用機関基準が、EU は 500 万 SDR であるが、日本は 1,500 万 SDR と高く設定されていることから、引下げを求めている。²⁹⁾

外務省 Web サイトも示しているように、EU が最も関心を寄せている政府調達部門は鉄道である。³⁰⁾ JR 東日本の旅客輸送量 (1,269.6 億人 km) だけでドイツ全体 (880.6 億人 km) を大きく上回り、車両などの需要は大きいにもかかわらず、輸入額 (2009 年) は 2 億ユーロと国内生産額 (31 億ユーロ) の 6.5% にすぎないためである。EU Report (2015) は、JR の車両調達への EU 企業の開放を直接には求めず、日本、EU 車両企業の協力関係を作り上げることで、第 3 国への輸出を含めて、ウィンウィンの関係を構築することを提案している。

3.3.5 日 EU・EPA のその他の特徴

日 EU・EPA 交渉の中心は関税および非関税措置にあるが、EPA による環境への影響、労働や人権保護などの社会的分野が扱われていることも特徴的である。

労働に関しては、第 1 に、EPA による日 EU の労働市場への影響が問題となる。例えば、自動車産業では、EU による自動車輸入関税の撤廃 (削減) により、日本から EU への自動車輸出が増加し、EU 自動車産業の雇用に悪影響が出る懸念があるが、EU Report (2012) は、日本企業は既に EU 域内に 13 の生産工場と 5 つの研究センターをもち、136,000 人を雇用しており、EPA により日本からのさらなる直接投資が期待される、と述べている。³¹⁾

しかし、日本に期待されているのはこのような雇用の確保だけではない。ILO 中核的労働基準について、EU はすべての加盟国が 8 つの条約を批准しているが、日本は差別の排除、強制労働の禁止に関わる条約などを批准していないとして、強く批准を求めている。³²⁾

EU は、ILO 中核的労働基準の批准、働きがいのある人間らしい仕事 (decent work) を促すため、発効後の EPA の効力をモニタリングする組織として国内諮問グループ (DAG) と市民社会フォーラムを組織することを求めている。³³⁾

4 EU 韓国 FTA

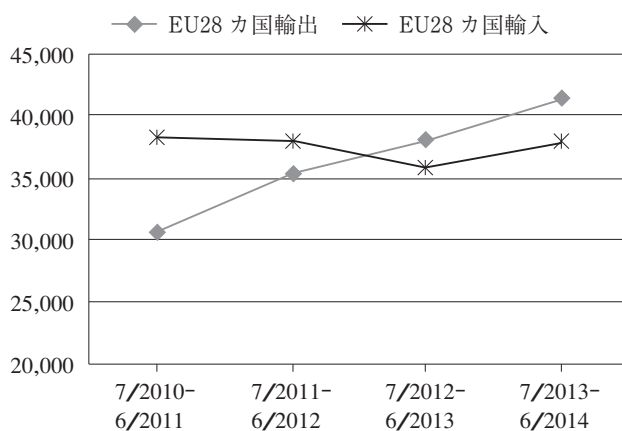
4.1 EU 韓国間の貿易への影響

第 2 節で述べたように、2011 年 7 月に EU 韓国 FTA が発効した。例えば、乗用車に対する関税が、MFN 税率 10% より小型車 (1,500cc 以下) では 5 年後、中大型車 (1,500cc 超) では 3 年後に撤廃されることから、韓国の対 EU 自動車輸出が急増するのではないかという懸念が強かった。³⁴⁾ このため、発効後、EU は、隔月で電器製品・自動車・繊維部門の輸入状

況報告書，ならびに年次報告書を作成し，遵守状況をモニタリングしている。³⁵⁾ここでは，2015年3月に³⁶⁾出された年次報告書（以下，2015年年次報告書）により FTA 発効後の状況をまとめておこう。

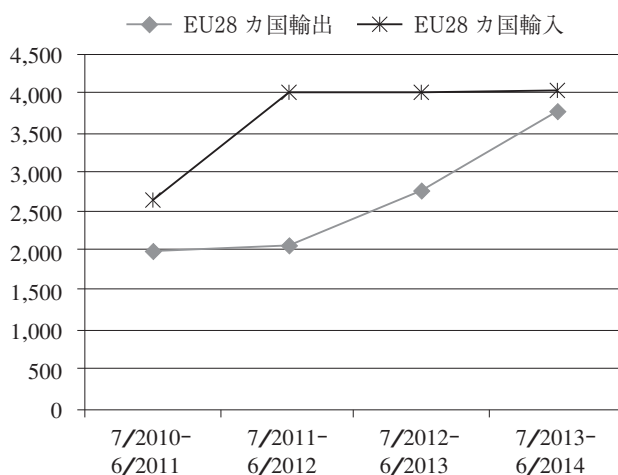
第1に，懸念されていた韓国からの EU への輸出急増は生じなかった。図1は，EU 韓国 FTA 発効後の EU 韓国間の輸出入を示したものであるが，明らかに EU の韓国からの輸入は停滞し，EU から韓国への輸出は増加している。EU の域外からの輸入総額に占める韓国のシェアでみても，2010年の2.6%から2013年の2.1%へ低下している（2014年は2.3%と微増している³⁷⁾）。

図1 FTA 発効後の EU の対韓国輸出入（100万ユーロ）



出所) 2015年年次報告書，3 頁。

図2 FTA 発効後の EU の対韓国自動車輸出入（100万ユーロ）



出所) 2015年年次報告書，5 頁。

図2は、自動車の輸出入額を示したものである。2010年から11年にかけて EU の韓国からの自動車輸入が増大しているが、これは EU の景気回復によるものであり、中大型車の輸入関税率が撤廃された2014年は輸入額にはほとんど変化がみられない。³⁸⁾これに対し、EU から韓国への自動車輸出は順調に伸びてきていることが分かる。EU による韓国からの繊維、電器製品の輸入が同報告書11頁以降に示されているが、これらの分野においても自動車と同様に、輸入額に大きな変化を認めることはできない。

したがって、EU 韓国 FTA により韓国からの製造品輸出が急増するのではないかという EU 企業・産業界の懸念は今のところ現実とはなっていない。

4.2 諮問機関

EU は、日 EU・EPA 交渉と同様に、関税・非関税障壁の解決だけでなく、社会的問題の解決を韓国に求めている。第1に、FTA の実効性を高めるため、他分野にわたって FTA 執行組織が作られているが、自動車、薬品、化学、政府調達、知的財産権、サービスにかかわる相互認証など財・サービスの取引にかかわるものだけでなく、持続可能な発展、文化協力という貿易とは一見関わりのない分野にも執行組織が作られている。

この持続可能な発展のための国内諮問グループ (DAG) として、環境、労働、企業、その他組織からバランスよく選ばれた市民グループ代表が組織されることとなっている (EU 韓国 FTA³⁹⁾13.12条5項)。第9回 DAG 会議 (2015年7月15日開催) のメンバーをみると、EU 側は、労働組合代表3名、企業代表4名、市民グループ代表2名、および EU の諮問機関である欧州経済社会評議会 (EESC) から3名 (各グループに1名) の合計12名と、バランスがとれた三者代表となっているが、韓国側は、労働組合代表3名、企業代表4名、市民グループ代表3名のほか、大学教授5名から構成されており、必ずしも三者代表となっていない。また、市民グループ代表をみると、EU 側は EESC、農協、人権団体と異なる領域から代表が出されているが、韓国側は環境3名であり、偏りがみられる。

5 おわりに

本稿でみてきたように、日 EU・EPA は、日本企業・産業界の主導で交渉が始まった。それは、EU 側にセンシティブな工業製品に対する高関税率が残るだけでなく、EU 韓国 FTA の発効により、ヨーロッパ市場における日本企業の競争が不利になったためである。これに対して、EU 企業・産業界は、日本側の主要工業製品に対する関税率がほぼゼロであるため、農産物を除けば、関税撤廃交渉の余地がなく、非関税障壁の撤廃を強く求めてきた。

日 EU・EPA は、2013年3月に交渉開始が決定され、2015年10月までに13回の交渉会合が開かれてきた。2015年5月の日 EU 首脳会議では、2015年中の大筋合意を目指し、交渉を加

速させることが決定され、また、10月初めには TPP 交渉が大筋合意に達し⁴⁰⁾、参照基準が出来上がったものの、交渉妥結までには今暫く時間を要するようである。

日本側が求めてきたセンシティブな工業製品の関税撤廃に関して、最近の日 EU 間の貿易収支の趨勢、また EU 韓国 FTA 発効後の EU 韓国間の輸出入の動きを経験知とする限り、日本からの輸出が急増するという EU 側の懸念は当たりそうにはない。自動車に関しても同様であり、EU の日本車輸入が過去 5 年間で 35% 減少していること、日本企業の EU 域内での生産が拡大してきたこと、さらに EU 韓国 FTA 発効後、韓国車の EU への輸出急増はなかったことから、EU 韓国 FTA と同様に日本車への輸入関税率を撤廃したとしても、大きな問題は生じないだろうと予想することができる。

他方で、EU 側が求めてきているものは、関税障壁だけでなく、非関税障壁の撤廃を含めて多様なものである。関税障壁では、TPP における日本の主要農産物 5 品目における交渉結果をみると、EU 側の主張に日本が大きく妥協することはないように思われる。非関税障壁に関しても同様に、日本側の妥協は難しいように思われる。

仮に日 EU・EPA が妥結したとしても、EU 韓国 FTA でそうであるように、EU 側のモニタリングが厳しく行われることが予想される。また、日本では、経営者団体、労働組合団体はよく組織されているものの、市民団体は十分に組織されておらず、DAG を十分に機能させられるかは疑問である。

しかしながら、日米欧という三大経済圏において、自由貿易協定交渉が連携して行われ、高次の関税・非関税障壁の撤廃、経済連携の促進が進めば、世界的な対外経済関係の枠組みを大きく変えるものとなる。また、関税・非関税障壁の撤廃は、長期的視野で見れば、日本国内の社会的余剰を高めるものである。日 EU・EPA が、TPP と同様に、早期に妥結することが期待される。

注

- 1) 日経テレコンで2013年1月1日より2015年8月25日までの日本経済新聞の記事検索を行ったところ、環太平洋経済連携協定あるいは TPP では3,478件のヒットがあったが、日 EU・EPA あるいは日欧 EPA では117件のヒットしかなかった。
- 2) 日 EU 貿易・FDI の趨勢については、拙稿「日本・EU 関係の将来」久保広正・吉井昌彦編著『EU 統合の深化とユーロ危機・拡大（シリーズ激動期の EU）』勁草書房、2013年3月、173～181頁参照。
- 3) 外務省「日 EU 関係」(<http://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000018668.pdf>)。
- 4) 外務省「日 EU 経済連携協定（EPA）概要」(<http://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000013819.pdf>)。
- 5) <http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2006/017.html>
- 6) 渡邊頼純「日本・EU 経済連携協定（EPA）－新たな日 EU 連携強化への歩みと展望－」日本

国際問題研究所『国際問題』No. 632, 2014年6月, 31頁を参照。

- 7) <http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2007/050.html>
- 8) この時点では、EPA ではなく、経済統合協定 (EIA) と言われている。http://www.jetro.go.jp/ext_images/jfile/report/07000103/EU_eia.pdf
- 9) 渡邊 (2014), 33頁。
- 10) <http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2009/037/honbun.pdf>
- 11) <http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2009/099/honbun.pdf>
- 12) <http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2010/036.pdf>
- 13) 渡邊 (2014), 35頁。
- 14) 外務省「日 EU 経済連携協定 (EPA) 概要」。
- 15) 渡邊 (2014), 36頁。
- 16) 外務省「日 EU 経済連携協定 (EPA) 概要」。
- 17) <http://www.euin-japan.jp/relations/trade/>
- 18) <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/145772.htm>
- 19) http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/july/tradoc_149809.pdf
- 20) http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2015/july/tradoc_153631.pdf
- 21) http://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2013fy/E002522.pdf
- 22) 2020年までの経済成長率は、2010年10月の IMF 予測 (World Economic Outlook) を利用し、EU と韓国、カナダなどとの FTA が発効することを仮定している。
- 23) EU Report (2015), pp. 113-126.
- 24) Francoi, J., Manchin, M., Norberg, H., *Economic Impact Assessment of an FTA between the EU and Japan*, 2011; Deloitte Belgium, *EU-Japan Free Trade Agreement: Impact Assessment on the Automotive Industry*, 2012; Mitsubishi Research Institute, *Assessment of the Impact on the Automobile Market of an EU-Japan Economic Integration Agreement (EIA)*, 2012; and Copenhagen Economics, *The Impact of Trade Liberalisation on the EU Automotive Industry: Trends and Prospects*, 2014.
- 25) 「日本側は、住宅地での自動車修理工場の立地許可に関する規制を緩和して、輸入車のディーラーが修理工場を設置しやすくした。」(渡邊 (2014), 36頁)。
- 26) EU Report (2015), pp. 133-146.
- 27) ただし、アメリカは4,600ドル、オーストラリアは2,700ドルとさらに低い (EU Report (2015), p. 134)。
- 28) EU Report (2015), pp. 147-156.
- 29) EU Report (2015), pp. 34-35.
- 30) EU Report (2015), pp. 127-130. なお、JR 本州3社 (東日本、東海、西日本) は、完全民営化 (政府保有全株式の放出) 以前の1994年に調印された WTO 政府調達協定附属書1 (適用範囲) 注3に適用対象機関として列挙された。その後、2014年10月28日付で、JR 本州3社は、政府調達協定の適用対象機関から除外された。しかし、EU Report (2015) は、JR 本州3社を未上場4社 (北海道、四国、九州、貨物) と同様に扱っている。
- 31) EU Report (2012), pp. 49-50.
- 32) EU Report (2015), pp. 61-62.

- 33) EU Report (2015), p. 69.
- 34) EU 韓国 FTA による主な鉱工業製品関税率の譲許状況については、経済産業省日 EU・EPA 交渉サイトの参考 (http://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/epa/epa/eu/index.html) を参照。また、韓国政府による FTA 説明資料 (仮訳) を https://www.jetro.go.jp/jfile/report/07000144/eu_korea.pdf で読むことができる。
- 35) これら報告書は、<http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/south-korea/> よりダウンロードできる。
- 36) European Commission, *Report from the Commission to the European Parliament and the Council: Annual Report on the Implementation of the EU-Korea Free Trade Agreement*, Brussels, 26.3.2015. 同報告書の要約を、日本貿易振興機構 (ジェトロ) ブリュッセル事務所海外調査部欧州ロシア課『EU 韓国 FTA の効果と今後の課題』2015年 6 月で読むことができる。
- 37) Eurostat データベース。
- 38) 韓国車の対 EU 輸出が伸びなかった理由としては、ウォン高、現代自動車などの燃費偽装事件など複数の要因が考えられる。
- 39) <http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.external-relations-international-trade-monitoring-korea-members>. [3 November 2015].
- 40) TPP 交渉については、内閣府 TPP 政府対策本部サイト (<http://cas.go.jp/jp/tpp/>) を参照。