

# 『TPPと日本の将来』

---

「TPPを工業の視点から」

大館 秀雄

## 「序論」

筆者は、最近テレビニュースでも、新聞紙でも聞かないことのない日本の TPP 交渉参加であるが、この協議の果ては、日本にとってほんとに経済的発展と日本人としての生活の質や満足度の向上につながるものであるのか？という疑問と、参加決定後の引き返しのできないなか、国として万全の準備が出来ているのか、また、本当に今すぐに必要な事なのかということ、TPP 項目中でも市場アクセス工業分野を主に、第二次世界大戦後の経済的にも資源的にも荒廃していた状況から発展進歩してきたこの国の強み、工業技術国、自動車の国としての視点から考えていきたい。

## 「本論」

### 【日本の工業】

日本の産業は原材料を輸入し加工、製品や、部品をつくる加工貿易が主体であった。第二次世界大戦前の繊維製品中心の軽工業の輸出によるものから、戦後原料や化石燃料を輸入して自動車、精密機械など主に重工業などの製造業へとシフトし発展してきた。TPP 交渉は市場アクセス工業部門で考えても日本への影響は大きなものになる。

こういったことが発展してきた背景は、日本という島国には原油、石炭、貴金属製品製造の元となる鉱物資源や化石燃料などの資源に恵まれてない、最近では、レアメタルなどの鉱石が取れないため、ほとんどを輸入に頼っている。こういったことがとても大きく高性能電子機器製作にも影響している。日本の重工業の進歩は製造技術、正確さ、勤勉さなどもある。

日本は、製作したものを国内で消費しているが、主に「自動車、自動車関連部品、鉄鋼、半導体電子部品、船舶、プラスチック、原動機と工業製品の多くをアメリカ、中国、韓国、台湾、香港などに輸出している、また原油、石油製品、LPG(液化天然ガス)、衣類、石炭、非鉄金属、半導体電子部品を中国、アメリカ、オーストラリア、サウジアラビア、アラブ首長国連邦」などから輸入している。

輸出			輸入			[2012年]	
品目	(億円)	(%)	品目	(億円)	(%)		
機械類	242,480	38,0	機械類	134,417	19,0		
自動車	92,250	14,5	原油	122,472	17,3		
鉄鋼	34,955	5,5	液化ガス	70,254	9,9		
自動車部品	32,051	5,0	衣類	26,804	3,8		
精密機械	21,894	3,4	石油製品	24,618	3,5		
プラスチック	20,429	3,2	石炭	23,206	3,3		
有機化合物	18,183	2,9	医薬品	19,407	2,7		
船舶	17,160	2,7	精密機械	15,802	2,2		

金属製品	10,483	1,6	鉄鉱石	15,263	2,2
石油製品	9,743	1,5	魚介類	14,002	2,0
合計	637,476	100	合計	706,886	100

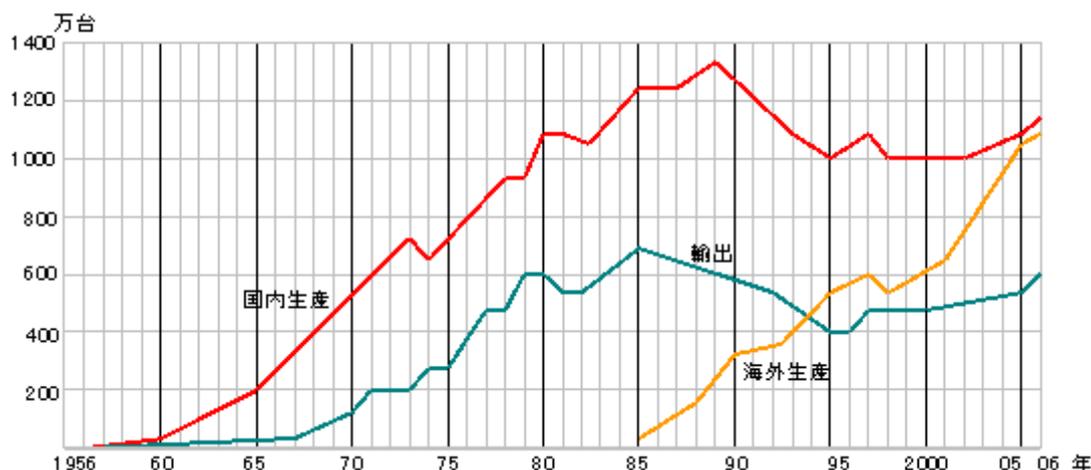
<http://blog.livedoor.jp/veritedesu/archives/1972698.html> 参考

これらは、うえ図からも分かる

化石燃料などの資源類を合計すると輸入の 3 割程度を占めるこれは、上記した資源に乏しい日本の環境上仕方ないことである。

### 【日本の輸出・輸入特色】

日本の自動車生産と輸出・海外生産の変化



<http://www.hello-school.net/harochiri017.html> 参考

日本の自動車生産も 1956 年ごろから始まり 90 年代年代まで奇麗に上昇していく、国内需要のみでなく、70 年代ごろ輸出傾向が強くなりアメリカとの輸出・輸入のバランス関係が崩れ、貿易摩擦が起こる。こういったことから日本は、貿易輸出に自主規制しバランスを取ろうとする、また、対象国のアメリカに自動車メーカー工場を進出させ、日本自動車の輸出のみでなく、対象国内での生産を行うことにする。これは自動車に係るエンジン、シャシ、駆動部品、ボデー、など製造物や、組み立て作業により輸送対象であった国の国内生産を増やし、雇用機会の上昇をはかった。

また、日本の自動車輸出国一位はアメリカで 1 5 9 万台、2 位 3 7 万台、3 位ドイツ 2 2 万台となっている。

### 【輸出・輸入関税】

日本と T P P 対象国は、シンガポール、ブルネイ、ニュージーランド、チリ、アメリカ、オーストラリア、ペルー、マレーシア、ベトナムの 9 カ国あり、どの国も自国の製造など

を守るために関税を設け、海外からの圧力に対応している。

## TPP交渉参加国と日本の平均関税率

単位：%

										
	SGP	BRN	NZL	CHL	USA	AUS	PER	VNM	MYS	JPN
単純平均 MFN 関税率	0.0	2.5	2.1	6.0	3.5	3.5	5.5	10.9	8.4	4.9
└農産品	0.2	0.1	1.4	6.0	4.7	1.3	6.2	18.9	13.5	21.0
└鉱工業品 (非農産品)	0.0	2.9	2.2	6.0	3.3	3.8	5.4	9.7	7.6	2.5
商 電気機器	0.0	14.3	2.6	6.0	1.7	3.2	3.1	10.9	4.3	0.2
品 └(テレビ)	0.0	5.0	0.0	6.0	0-5	0-5	9.0	0-37	0-30	0.0
輸送機器	0.0	4.0	3.1	5.4	3.0	5.1	1.5	18.9	11.6	0.0
└(乗用車)	0.0	0.0	0-10	6.0	2.5	5.0	9.0	10-83	0-35	0.0
化学品	0.0	0.5	0.8	6.0	2.8	1.8	3.1	4.2	2.9	2.2
繊維製品	0.0	0.9	1.9	6.0	8.0	6.8	13.1	10.0	10.3	5.5
非電気機器	0.0	7.1	3.0	6.0	1.2	3.1	0.8	4.0	3.6	0.0

<http://tppbot.jp/archives/381> 参考

アメリカは、日本の乗用車にたいし 2,5%の関税をかけており、商業用トラックに対し 25%の関税を課している。逆に日本は、海外メーカーのどこの車に対しても関税を課していない、ベトナムも乗用車に関して 10-83%ととても高い、ペルーも 9,0%と高めで値に設定している。自動車以外にも、電気機器に関してもブルネイ 14,3%と高い、他のベトナムも 10、9%、チリ 6,0%マレーシア 4,3%となっており、その中でも日本は、0,2%と低めといえる。

この図を見ても分かるように日本の市場アクセス工業部門では、関税が T P P 交渉参加の他国より高いとは言えない。むしろ低い。高いのは農産品の 21,0%が目立つことくらいだ。

関税の撤廃が現実となると、日本の自動車(乗用車)輸入関税はかかる事無いため、目に見えた効果は薄い、アメリカに輸出する上で 2,5%の関税がなくなるので、単純に車両 1 台の値段 250 万円の乗用車あたり 7 万 5 千円の税金がかからないことになる。商用トラック

においても 25%の関税がなくなるので、車両 1 台の値段 250 万円で考えて、62 万 5 千円かからない計算になる。また、国内自動車政策においても、自国から採れる資源により製作することが出来ないの海外の資源豊富な、オーストラリア、チリ、中国などから輸入する。ここで日本の企業は、輸入関税がかからないためその分のコストを抑えられることとなる。一般乗用車は実際関税による負担は小さいものと考えられる。

現に T P P 関税撤廃をしていないアメリカにおいて、ブランド別車両販売ランキング(2013 年 7 月)を見てもアメリカの自動車メーカーの中にトップ 10 以内にトヨタ、ホンダ、ニッサン、スバルと日本のメーカー 4 社が食い込んでいる。最初に書いた海外工場にて生産した自動車も入っているため売上すべてに関税はかかっていない。

ブランド別 米国販売台数ランキング					車名別 米国販売台数 TOP20			
順位	ブランド	2013年7月	前年同期比%	米シニア%	順位	車名	2013年7月	前年同期比%
1	GM	234,071	16.3	17.8	1	Ford F - Series PU	60,449	22.6
2	Toyota	193,394	17.3	14.7	2	Chevrolet Silverado PU	42,080	45.2
3	Ford	193,080	11.3	14.7	3	Toyota Camry	34,780	16.3
4	Honda	141,439	20.9	10.8	4	Honda Civic	32,416	29.6
5	Chrysler	140,102	11.1	10.7	5	Honda Accord	31,507	10.0
6	Nissan	109,041	10.9	8.3	6	Dodge Ram PU	31,314	31.4
7	Hyundai	66,005	6.4	5.0	7	Nissan Altima	29,534	11.0
8	Kia	49,004	1.9	3.7	8	Honda CR-V	27,226	32.5
9	Subaru	35,994	42.9	2.7	9	Chevrolet Cruze	25,447	70.2
10	VW	35,779	-3.3	2.7	10	Toyota Corolla	24,463	3.5
11	M/Benz	25,564	18.8	1.9	11	Hyundai Elantra	23,958	29.4
12	Mazda	24,977	29.3	1.9	12	Toyota Prius	23,294	40.0
13	BMW	24,043	12.9	1.8	13	Ford Escape	22,343	3.6
14	Audi	13,064	11.6	1.0	14	Ford Fusion	20,522	-12.0
15	Mini	5,950	1.6	0.5	15	Toyota RAV4	19,538	28.1
16	Volvo	5,909	3.4	0.4	16	Hyundai Sonata	18,903	-9.9
17	Mitsubishi	5,230	24.7	0.4	17	Chevrolet Equinox	18,507	-7.0
18	Land Rover	4,050	22.0	0.3	18	Nissan Rogue	16,992	28.8
19	Porsche	3,820	36.3	0.3	19	Ford Focus	16,764	1.9
20	Jaguar	1,613	59.5	0.1	20	GMC Sierra PU	16,582	49.3
	その他	3,065		0.3				
	<b>TOTAL</b>	<b>1,315,194</b>	<b>14.0</b>	<b>100.0</b>				

このため、工業製品(主に自動車)など、もともと大きな関税をかけていない日本は、T P P による関税撤廃から市場アクセス工業分野において自動車輸入などの面において個人消費者としてメリットを感じることはできない。が海外諸国が関税の完全撤廃することによる企業にはメリットが発生する。

その企業のメリットが日本を左右するほどのメリットになるのか、このことから市場アクセス工業分野(主に自動車)の観点から T P P に急いで参加する必要はないと考えた。

ここまでは、関税に関する問題点について多く書いてきたが、非関税障壁も TPP 交渉には、出てくるこれらは、関税以外の部分で、海外産業が日本の市場に参入しにくくなるもの、障壁となるものを指す。

アメリカの視点からは、参入障壁となるとして「軽自動車規格の廃止要求」、「日本の騒音に対する規制」「自動車衝突時安全試験の方法」などがある。

### 【軽自動車規格】

長さ：3,48m 幅：1,48m 高さ：2,0m 排気量 660cc 乗車人数：4人

また購入時：車庫証明不要、印鑑証明不要 自動車取得税：3%

軽自動車税：7,200円 自動車重量税：9,900円

などと、コンパクトで経済的として日本国内でとても人気があり、日本国内の新規自動車登録数の低迷がある中、比較的順調に登録数をキープしている。

「総市場で約37%を占める軽は日本の国民車。各メーカーが車体サイズや排気量(660cc)などの様々な制限の中で道路事情に合わせて作ってきたクルマであり、輸出もしておらず米国が指摘する優遇には当たらない」<sup>1</sup>と日本自動車工業会会長の豊田会長は言っている。

また「TPPと軽自動車の関係というのは、何もないと思うんですよ。僕はこじつけだと思っております。」<sup>2</sup>とスズキ 鈴木修会長兼社長は記者団の質問に答えた

こういった軽自動車の優遇に対して非関税障壁と訴えているアメリカも、日本の軽自動車規格で車両をつくることは、アメリカの工業技術をもってすれば容易であり、また開拓市場のマーケットのニーズに合わせて製品をつくるのは常識である。実際に日本国内で販売されている軽自動車は、日本で独特の進化をしてきた製品の為、外車には無いさまざまな装備を付けかつ、コンパクトで環境的、経済的にも負担なく仕上がっている、これは簡単にできることではなく顧客との関係の深さ、研究からなるため形やデザインと異なり、そう簡単にはできない部分であると考えられる。

日本車もまた、アメリカなど販売において、日本国内のラインナップに無い大型ピックアップモデルや、日本販売のステーションワゴンよりも一回り大きな海外向けステーションワゴンをつくり販売している。

トヨタ自動車で言えば、日本で有名なステーションワゴンのウィッシュ、ヴェルファイヤ、ノアや、マークx、クラウンなどの販売は行っておらず、大型ステーションワゴンのシエナなど、セコイア、ピックアップトラックのタコマや、タンドラ、などの生産をしている。こういった販売方法は必要である。

### 【騒音】

日本車

---

<sup>1</sup> <http://cliccar.com/2013/03/26/216146> 「クリッカー」自工会豊田会長米の軽自動車「非

関税障壁」言及

<sup>2</sup> <http://diamond.jp/articles/-/33670> 「ダイヤモンド社ビジネス」軽自動車が非関税障壁は本当か

近接排気音 乗用車：時速 50 キロメートルで 72 デシベル以下、もっと速い速度域では 76 デシベル以下と定めている。

#### 【複数角度からの衝突安全試験】

日本

- フルラップ前面衝突試験 : 時速 55km のスピードからコンクリートの壁に正面衝突させる
- オフセット前面衝突 : 時速 64km でアルミはニカムに運転席側一部(オーバーラップ率 40%)前面衝突させる
- 側面衝突 : 静止状態の試験車の運転席側に、質量 950kg の台車を時速 55km で衝突させる
- 高免追突警部保護性能試験 : 同一質量の自動車が停車中に 32km で衝突した際の衝撃を与え評価

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/02assessment/car\\_h22/test\\_crash.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/02assessment/car_h22/test_crash.html) 参考

アメリカ：正面方向からの衝突安全試験のみ

これらの日本の規制、ルールをアメリカのルールと統一化という要望なども出るが、これは、日本の自動車の高い安全性に対し安全基準の低下が起こることが考えられる。

また、知的財産権の観点から見た場合は、自動車製作、開発技術などの特許権についても、日本の特許法では出願から 20 年(一部 25 年)となっている、アメリカも同様 20 年である(アメリカ特許法 154 条(a)(2))特許について、TRIPs 協定 33 条で保護すべきと定められている 20 年という期間を大幅に超えて各国に特許期間の延長を要求することは、現時点では想定されていないだろう。

これらから特許権に関して TPP 参加の影響はあまり考えられない。

「日本の工業の強さ(自動車産業)」

また、日本国内の生産の状況は、過去 2008 年から 1,157 万台の 4 輪車を生産しており中でも国内向け 486 万台、輸出向け 671 万台、翌年リーマンショック後の不況の影響で落ち込む、2009 年 793 万台、国内販売向け 443 万台、輸出向け 350 万台となる、2010 年には過去最大とも言える円高傾向が始まり 8 月には 1 ドル 86 円割れとなる、国内総生産 963 万台、輸出向け 490 万台、国内販売向け 473 万台とこの年は輸出が優位になる、2011 年は東日本大震災と、タイにて大洪水の発生で生産台数が落ち込む、839 万台、輸出向け 446 万台、国内販売向け 393 万台、2012 年 994 万台、輸出向け 489 万台、国内販売向け 505 万台となっている。

2008 年以降は、毎年と言っていいほど国際的にも、国内も災害や、経済不況などに見舞

われ低迷していたが、2012年には、2008年ほどではないが回復傾向にあるといえる。

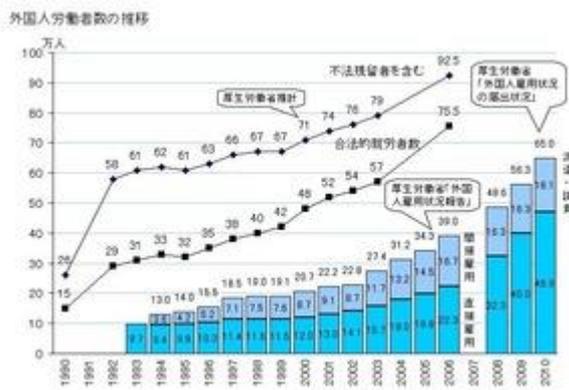
国内生産の約半分は輸出用として作っていることになる。

また、このように毎年のように続く不安定な世界において生産台数が大幅に上下して、為替レートも変動の多いなか、この変動に対して雇用者数の大きな変動もなく雇用しつづけている。これは、世界的に見ても誇れる部分であるだろう。

これはトヨタ自動車の考え方である、TSSCはトヨタ生産方式(TPS)を無償で教えており海外の様々な低迷している企業が学びに来る、「単にトヨタの経営を学ぶために来た者たちは大きな衝撃を受ける。「TPS、つまりトヨタ・プロダクション・システムを学ぶ前に、皆さんに最初にお約束してほしいことがあります。工場の生産効率が上がって余剰人員が出ても、決して人切りはしないでください。人を削除して利益を出すのは簡単。だが、それをしないのがTPSです。それを守れない人は今すぐお帰りください」そう言い放つのはトヨタ・モーター・マニファクチャリング・ノース・アメリカ(TMMNA、北米トヨタ製造)副社長、大庭元」<sup>3</sup>

また、TPP交渉は、ヒト・モノ・カネ・ビジネス、と色々なものが自由に行き来する自由貿易交渉の項目中に商用関係者の移動というものがある。まさに人の移動にかかわるところである。

上で書いた、とてもしっかりした考え方を持った国内企業の経営方針と関係なく多くの低賃金で働いている外国の労働者や、国内の不況から働けない若者たちが自国よりメリットがあると判断し大量にやってくる。ことは容易に考えられる、若く力のある者が低賃金でしっかり働くのであれば企業からするとメリットが大きくなる。日本に海外から労働者が大量に流入してきて、日本の強みである会社の考え方や、日本の工業関係の労働者の雇用についても危ぶまれる。



<sup>3</sup> トヨタはどこまで強いのか・日経ビジネス・日経BP社・2002年 p,36

・失業率（仕事が無く、就業可能な者であり、就職活動中のものを言う）

アメリカ	: 8, 08	ニュージーランド	: 6, 75
ペルー	: 6, 75	チリ	: 6, 45
オーストラリア	: 5, 24	ベトナム	: 4, 43
日本	: 4, 35	マレーシア	: 3, 00
ブルネイ	: 2, 70	シンガポール	: 1, 95

[http://ecodb.net/ranking/imf\\_lur.html](http://ecodb.net/ranking/imf_lur.html) 参考

また上のグラフからも、読み取れるように、外国人労働者の流入は、1990年代から年々増え続けている。そしてこれは、日本の経済状況や、為替変動などに対しても多きく左右される事が無い伸び率になっているといえる。今現在外人の就労関係のビザが取りにくい状況でこの数値なため、こういった事が撤廃されると大勢の海外労働者の流入が考えられる。

#### 「結論」

このテーマで、筆者は TPP への参加は急いでまで必要なのか、必要でないかということを中心に考えてきた。日本の工業は第二次世界大戦後から成長し軽工業から重工業へと転換してきた、そして世界を引っ張ってきたといえる。

この技術は世界に誇れるものであり、またこの技術が世界に流出するのはあまりよくない。そして、また日本の自動車工場の雇用に対する考え方や、自動車の安全検査規定など、こういったものに影響されて変えていくべきでは無い。工業製品は何においても製作時の安全性、製品使用時の安心性が、何よりも第一に優先すべきことであるからだ。

ここまで調べてきたことからそんなに急いで参加する必要はないと感じた。が、しかし、重工業の主役となす鉱物資源や、化石燃料などと環境にめぐまれていないこの国は、近い将来にはこういったものに参加することも必要であると思う。

しっかりと参加前に日本として海外との出入りに対して準備していくことが必要だ。今後、確実に必要な国際出入りに対し、しっかり対応し成長していくことに期待する。

「参考文献」

- ・馬田啓一・浦田秀次郎・木村福成『日本の TPP 戦略』(株)文眞堂、2012 年
- ・野村直克『図解 世界一わかりやすい TPP』総合法令出版株式会社、2012 年
- ・大谷清『トヨタはどこまで強いのか』日経 BP 社、2002 年
- ・高橋泰隆『日本自動車企業のグローバル経営』(株)日本経済評論社、1997 年

インターネット内参考資料

- ・地理公民日本の貿易

<http://blog.livedoor.jp/veritedesu/archives/1972698.html>

- ・「社会地理日本の機械工業」

<http://www.hello-school.net/harochiri017.html>

- ・TTPBOT 「日本は鎖国しているのか」

<http://tppbot.jp/archives/381>

- ・自動車総合安全情報「安全試験の方法」

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/02assessment/car\\_h22/test\\_crash.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/02assessment/car_h22/test_crash.html)

- ・世界経済のネタ帳世界の失業ランキング

[http://ecodb.net/ranking/imf\\_lur.html](http://ecodb.net/ranking/imf_lur.html)

## 「要約」

日本の工業は、第二次世界大戦後から目覚ましい成長を世界に見せてきた、これは、織物などの軽工業から、機会、自動車などの重工業に変換強くなってきた。こういった技術は日本の誇るべき部分である。この自動車産業を主に TPP 参加について考察する。まず海外輸出に際し関税撤廃した際、税金がかからない分輸出する企業は、経済的負担がなくなる、また製造に必要な様々な資源輸入の際も関税がかからないので企業に対し優位に働くことになるが、自動車輸入など関税をあまりかけて無い日本の顧客にはお得感が感じられにくい。ほかに非関税障壁撤廃が起こると、自動車の衝突安全検査の項目が、時速 55km のスピードからコンクリートの壁に正面衝突させる「フルラップ前面衝突試験」時速 64km でアルミはニカムに運転席側一部(オーバーラップ率 40%)前面衝突させる「オフセット前面衝突」 静止状態の試験車の運転席側に、質量 950kg の台車を時速 55km で衝突させる「側面衝突高免追」 同一質量の自動車が停車中に 32km で衝突した際の衝撃を与え評価「突警部保護性能試験」の 4 項目から「正面衝突試験」の一項目へと減る可能性があるほかに、日本の厳しい騒音規制の緩和など、これらは、安全性、安心感の低下を招くことになる、他に日本の中で人気のある軽自動車にしても非関税障壁と言われている。

また、海外の失業者の安い賃金での雇用により日本人の雇用の不安定化、日本人雇用低下、などが考えられる。こういったことにしっかりと対応できる政策をつくり海外とのさまざまモノの出入りで日本が発展することを期待したい。

「キーワード」

- TPP
- 軽工業
- 重工業
- 失業率
- 知的財産権
- 特許権
- 関税
- 非関税障壁
- 貿易摩擦
- 市場アクセス