

日本 EU 間の EPA が日本の輸出入とコンテナ輸送に与える影響

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 201708

日本海事センター 企画研究部

研究員 松田 琢磨

専門調査員 渡邊 壽大

はじめに

2017年7月6日、独ハンブルクにおいて安倍晋三首相とEUのトゥスク大統領が、日本と欧州連合（EU）との間で、経済連携協定（EPA）交渉が大枠合意に至ったと発表した。この協定は世界のGDPで約3割、世界の貿易額で約4割を占める大きな経済圏を包含するものとなる。この合意は、米国におけるトランプ大統領就任以降に顕在化した保護主義へ対抗する政策的な意味合いが大きいとされる。

もともとは日本・EU双方ともに、トランプ大統領就任以前は米国との貿易協定を優先していた。しかし同大統領の就任以後、TPP（環太平洋パートナーシップ協定）からの離脱が決定し、EUと米国とのTIIP（包括的投資貿易協定）を巡る交渉も「停止状態に陥った」（通商弘報 17年2月1日、JETRO）。そのため、双方にとってEPA締結の重要性が高まり、13年3月から日本とEUとの間で開始されたEPA交渉が、一気に大枠合意へと進むことができた。

今回の記事では、日本・EU間のEPAがコンテナ輸送に与える影響について考察すべく、同EPAの概要と日本の輸出入に与えるインパクトについて述べることにしたい。

日本・EU間EPAの概要

日本・EU間のEPA発効後、EUは関税品目数で96%、貿易額ベースで75%について関税を撤廃し、15年間の経過期間が過ぎたのちには品目ベースで99%、貿易額ベースではほぼ100%について関税が撤廃されることとなっている。また、外務省の発表資料によれば、今回のEPA交渉における日本側の主要な関心事項は工業製品など（たとえば乗用車10%、電子機器最大14%）に課せられている高関税の撤廃である。一方でEU側の主たる関心事項は農産品などの市場アクセスの改善、非関税措置への対応、地理的表示（GI）の保護、政府調達である。

合意内容によると、日本からEUへの市場アクセスについては、経済産業省所管品目である工業製品（EU向け輸出額約5.8兆円）では、100%の関税撤廃が達成され、EPA発効時

点で無税割合は現行の 38.5%から 81.7%に上昇することとなっている。また、乗用車の関税率は現行で 10%であるが 8 年目に撤廃される予定である。自動車部品についても、ギヤボックス 3~4.5%、タイヤ 4.5%、エンジン関連部品 2.7%となっているが、これらのうち、品目数ベースで 91.5%、貿易額ベースで 92.1%に当たる品目で関税が即時撤廃される。これは TPP における米国の譲許内容（品目数ベース 87.4%、輸出額ベース 81.3%）、韓国 EU FTA における EU の譲許内容（同 92.7%、90.2%）を上回っている。一般機械では輸出額ベースで 86.6%、化学工業製品は同 88.4%、電気機器でも同 91.2%の関税が即時撤廃される。14%の関税が課せられているカラーテレビは 6 年目に関税が撤廃されることとなった。

他方、日本側は協定発効時に関税品目数で 86%、貿易額ベースで 91%について関税を撤廃し、15 年間の経過期間後には品目ベースで 97%、貿易額ベースで 99%の関税を撤廃することとなっている。EU 側の主たる関心事項であった農産品などの市場アクセスについては、ソフト系ナチュラルチーズ（現行 29.8%）、ナチュラルチーズ（現行 40.0%）の加工チーズは、関税割当枠を設定し（初年度 2 万トン、16 年目に 3.1 万トン）、枠内税率は段階的に削減し 16 年目に撤廃、ハード系チーズ（現行 29.8%）は段階的に削減し 16 年目に撤廃、牛肉（現行 38.5%）は段階的に削減し 16 年目に 9%、豚肉（現行 1kg 当たり最大 482 円（低価格帯））は 10 年目に 1kg 当たり最大 50 円へ削減、ワイン（現行 15% または 1 リットル当たり 125 円）は即時撤廃となった。

16 年における日本から EU への自動車輸出額は 12,949 億円、自動車部品は 4,658 億円、原動機 3,522 億円であった。一方で同年における EU から日本へのチーズの輸出額は 340 億円、肉類 1,671 億円、ワインを含むアルコール飲料 1,240 億円であり、日本側の関心事項である品目の貿易額が EU 側の関心事項にあった品目の貿易額より大きいことから、今回の日本 EU 間 EPA の大枠合意では日本側にとって有利な交渉結果になったとみることができる。また、現時点で日本 EU 間の貿易は WTO 協定の税率に基づいて行われているが、日本から EU への輸出には 7 割近い品目で関税が課せられている一方、EU から日本への輸出には約 7 割強の品目ですでに関税がかかっていないことから、日本と EU 間の貿易条件が適正化されたと考えることもできる。

このように考えると EU 側にとって本交渉は不利で、合意のメリットがないようにも見えるが、EPA を通じて日本市場に対して乳製品の輸出を進めることは政治的に重要であった。EU では域内の乳製品の生産過剰を調整すべく設けられていた生乳クォータ制度（生産量割当制度）が 15 年に廃止となったが、主要輸出先と考えていたロシアが、ウクライナ問題による対抗措置として欧米からの農畜産物の輸入を禁止しているという背景があるためである。また、EU 企業に対して日本は 48 の中核市、都道府県および政令指定都市が設立する地方独立行政法人などを政府調達の対象として開放することが取り決められており、関税

以外にも、総合的な判断によりメリットを感じたものと考えられる。

EU からの輸入のインパクト

以下では、日本と EU の関心事項であった品目の関税の引き下げが日本にとってどのような影響があるのかを考えたい。EU から日本へのチーズの輸入と、日本から EU への自動車部品の輸出を例にとって、今後を展望する上での材料としたい。

今回の合意をめぐって日本ではチーズの輸入が大変な注目を浴びた。とくに農業関係者からは、フランスやイタリアなどの高級チーズだけでなく、オランダ、デンマーク、ドイツなどが比較的安価なチーズを生産しており、国産のプロセスチーズと競争が起き、国産チーズの消費が減ることで生乳の需給にも影響を及ぼすことを危惧している報道があった（日本農業新聞 2017 年 6 月 27 日号）。当該報道によれば、オランダ産のゴーダチーズで熟成期間が短いものは、100g あたり 300~400 円で手に入ることから、関税が撤廃された場合、国産ナチュラルチーズとの差がぐっと縮まるとしている。

ここでは貿易統計のデータを用いて、EU から輸入される中で最も量の多いオランダ産のチーズが関税撤廃によりどの程度市販の売価に影響を与えるのか検討してみたい。まず、ゴーダチーズを含むオランダからの「その他チーズ」の 2016 年の輸入量は 2.2 万トン、金額は 68.9 億円（CIF 価額）であるから、海から日本国内へ上がる時点では 100g 当たり 31.6 円で輸入されている。ここに現在 29.8%の関税がかかるため、100g 当たり 9.4 円の関税がかかっている。一方で、日本農業新聞の報道によれば、オランダ産ゴーダチーズは安いもので 100g あたりの小売価格は 300~400 円とされており、関税が撤廃された場合の小売価格への影響は 2~3%程度にとどまると考えられる。また、小売物価統計調査では「国産品、プロセスチーズ、スライスチーズ、とろけるタイプ、袋入り（7 枚、126 グラムまたは 8 枚、144 グラム）」の東京都区部での小売価格は 2016 年平均で 188 円となっている（一番小売価格の高い長崎市では 233 円）。したがって、関税が撤廃された後でも国産チーズと輸入チーズの間の小売価格の差はそれほど縮まらないため、国内事業者への深刻な打撃が起こるとは考えにくい。

日本からの輸出のインパクト

EPA の発効後は、日本から EU に輸出される自動車部品では現行 2.7~4.5%となっている関税率が、貿易額ベースで 92.1%については即時撤廃されることになる。輸出品目数で 91.5%、輸出額で 92.1%が即時撤廃されるということから、2016 年の状況をベースに考えると、その関税引き下げ効果は 4,572 億円の 92.1%で、3~4.5%の関税が撤廃されることになるため、単純計算で 126 億円~189 億円分の節約になる。そのため、日本の自動車メーカーも自動車部品を日本から調達しやすくなると考えられる。韓国と EU の間で FTA が締結

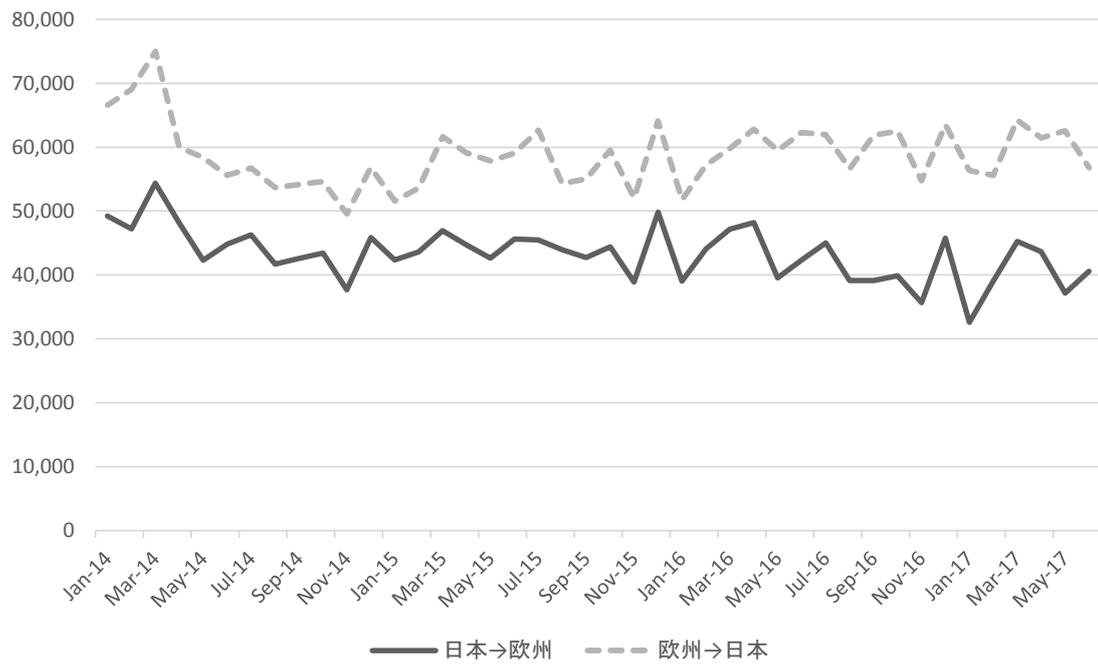
された際には、EUに生産拠点を持つ韓国系自動車メーカーが自動車部品の調達を韓国に切り替えたことなどにより、同FTA締結後1年2ヵ月で、韓国からEUへの自動車部品の輸出が10.8%増加したという報告もある。また、欧州の自動車部品メーカーとの間の競争でも以前に比べ有利になるため、日本の自動車部品メーカーが欧州自動車メーカーのサプライチェーンに組み込まれる可能性もある。そのため、期待される効果は現在の輸出金額の関税撤廃効果よりも大きなものになるであろう。ただ、自動車部品については、調達先を変更するには「入念な品質チェックや、企業調査のために時間をかけたり、設計変更を伴うケースもある」ことから、その効果は長期的に注目していく必要があるだろう。

まとめ

これまで述べてきたとおり、日本とEUの間のEPA協定発効によって、日本側にとって関心の大きな品目である自動車、自動車部品などについては単価が高いこともあり、関税引き下げ効果が大きく、輸入元や調達元の変化を伴う可能性があり、一定のインパクトを持つ可能性があると考えられる。一方、EU側の関心の高い乳製品などの品目については小売価格に対する関税額の割合が決して高いとはいえないため、それほどインパクトはないのではないかと考えられる。

完成自動車を除けば、ここで挙げた品目の多くは主に海上コンテナで輸送されており、上記の考察を基にすればEPAは日本からの往航貨物に対してより大きなインパクトを与えると思われる。日本と欧州の間のコンテナ輸送は欧州から日本に向かう「入超」が続いているため、EPAの発効は日本と欧州間のコンテナ輸送をよりバランスさせる方向へ働くのではないかと考えられる。(グラフ参照)。

ただし、日本とEUの間のEPA協定発効は2019年を目指しているが、EUでは加盟国からの議会承認を得るために、時間がかかる可能性がある。また、自動車分野についてはフランスやイギリスがガソリン車・ディーゼル車の販売を将来的に禁止することを発表しており、自動車業界においてドラスティックな状況の変化が起きる可能性があり、日本の自動車メーカーおよび自動車部品メーカーの優位性をどのように保っていくかは非常に大きな課題である。このような不確実性があるものの、上記のように日本とEUの間のEPAは日本経済にとってプラスの面が大きいと考えられる。不確実性に注視しながらも、貿易の自由化が促進されるよう、その過程を注視していきたい。



グラフ：日本・欧州間のコンテナ輸送量（2014年1月-2017年6月、単位：TEU）
 （データ出所：CTS社）