

自動車産業の現状と今後の課題

— T P P が我が国自動車産業に与える影響等も踏まえて —

経済産業委員会調査室 柿沼 重志・東田 慎平

本稿では、まず我が国自動車産業の現状について、統計的なものを中心に整理する。次に、2015 年 10 月に大筋合意し、2016 年 2 月に署名が行われた環太平洋パートナーシップ協定（以下「T P P 協定」という。）における自動車分野の合意内容と同合意が我が国自動車産業に与える影響について概観する。最後に、それらを踏まえつつ、我が国自動車産業が抱える今後の課題について整理するとともに、若干の考察を加えたい。

1. 自動車産業の現状

2014 年 11 月に経済産業省が取りまとめた「自動車産業戦略 2014」では、「我が国経済において、自動車産業はリーディング産業である。高い国際競争力を有し、貿易黒字の約 5 割を占める外貨の稼ぎ頭でもある。国内において、広大な裾野産業と雇用を抱え地域経済を支えている」とされているが、まずは、我が国経済における自動車産業の主な位置付けを統計的に確認しておく（図表 1）。

図表 1 我が国における自動車産業の主な位置付け

・製造品出荷額＜2014 年＞：約 53 兆円（全製造業の約 17.5%）
・自動車関連就業人口＜2014 年＞：約 550 万人（約 8.7%）（うち製造部門：約 80 万 3,000 人）
・名目 G D P（産業別構成比）＜2014 年＞：約 2.4%（全製造業の約 13.1%）
・産業別研究費＜2014 年度＞：約 2 兆 7,495 億円（約 20.2%、全製造業の約 23.4%）
・設備投資額＜2014 年度＞：約 2 兆 1,029 億円（約 5.3%、全製造業の約 17.5%）
・輸出額＜2015 年度＞：約 18.1 兆円（約 24.5%）

（出所）経済産業省『工業統計調査』、一般社団法人日本自動車工業会（以下「自工会」という。）『日本の自動車工業 2015』、内閣府『国民経済計算』、総務省『科学技術研究調査』、財務省『法人企業統計調査』、財務省『貿易統計』

製造品出荷額は、全製造業の約 2 割¹を占め、その割合は中・長期的に増加傾向にある。また、自動車関連就業人口は、製造部門に限定すれば約 80 万人となっているが、販売・整備部門、運送業などの利用部門、ガソリンステーションなどの関連部門、鉄鋼業などの資材部門を含めると約 550 万人となり、全就業人口の約 1 割の雇用を支えている²。

¹ 第一生命経済研究所の星野エコノミストの試算では、2015 年の自動車産業の出荷額は 59.9 兆円。製造業全体の 20.2%と初めて 2 割を突破した（『日本経済新聞』（平 28.5.16））。

² 自動車産業は雇用だけでなく、他産業への生産波及も大きく、例えば、乗用車部門は 1 単位の最終需要（例えば消費）があると全体の産業には約 3 倍の生産波及があり 54 部門中第 2 位となっている（2013 年）。なお、

産業別名目GDPに占める割合は2.4%とそれほど高くない³。その一方で、研究費は全産業の約2割を占め、企業別でも上位3社全てが自動車メーカーである（1位トヨタ自動車、2位ホンダ、3位日産自動車）⁴。また、設備投資額は2兆円を超え、2011年度⁵の約1.5倍になっており、近年、自動車産業が積極的な投資を行っていることが分かる。

また、2015年度の輸送用機器の輸出額は約18.1兆円と、全体の約4分の1を占めている一方で、同輸入額は約3.1兆円であり、同機器に関する貿易黒字は約15兆円に上る。

次に、国内自動車主要8社の営業損益の推移について見てみる（図表2）。

図表2 国内自動車主要8社の営業損益の推移

（単位：億円）

	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
トヨタ自動車	▲4,610	1,475	4,682	3,556	13,208	22,921	27,505	28,539
ホンダ	1,896	3,637	5,697	2,313	5,448	8,238	6,706	5,033
日産自動車	▲1,379	3,116	5,374	5,458	4,388	4,983	5,895	7,932
マツダ	▲283	94	238	▲387	539	1,821	2,028	2,267
富士重工業	▲58	273	841	439	1,204	3,264	4,230	5,655
スズキ	769	793	1,069	1,193	1,445	1,877	1,794	1,953
三菱自動車	39	139	402	636	673	1,234	1,359	1,383
ダイハツ工業	381	407	1,034	1,154	1,330	1,467	1,106	833
計	▲3,245	9,934	19,337	14,362	28,235	45,805	50,623	53,595

（出所）各社の3月期決算短信より作成

リーマンショックや、東日本大震災の影響によって落ち込んだ時期はあるが、2012年度以降は堅調に回復してきており、特に2013年度以降は円安の影響もあり営業利益が拡大傾向にある⁶。ただし、拡大幅は各社異なり、海外生産比率が8割を超えるホンダや日産自動車と海外生産比率が4割以下のマツダや富士重工業の対2012年度比での営業利益の伸びを見てみると、円安の恩恵を受けた後者と対照的に前者の伸びは低いことが特徴的である⁷。

次に、我が国自動車メーカーの世界生産台数の推移を見てみる（図表3）。

1位は「その他の自動車」（トラック、バス等）、4位は「自動車部品・同附属品」である。経済産業省「産業連関表から読み解く乗用車産業～軽乗用車の需要減と生産波及」『ミニ経済分析』（2015年11月）を参照。

³ 製造業の中では、食料品（2.7%）や電気機械（2.6%）の方が高い。自動車は海外生産比率が高まっていること等が影響しているものと考えられる。

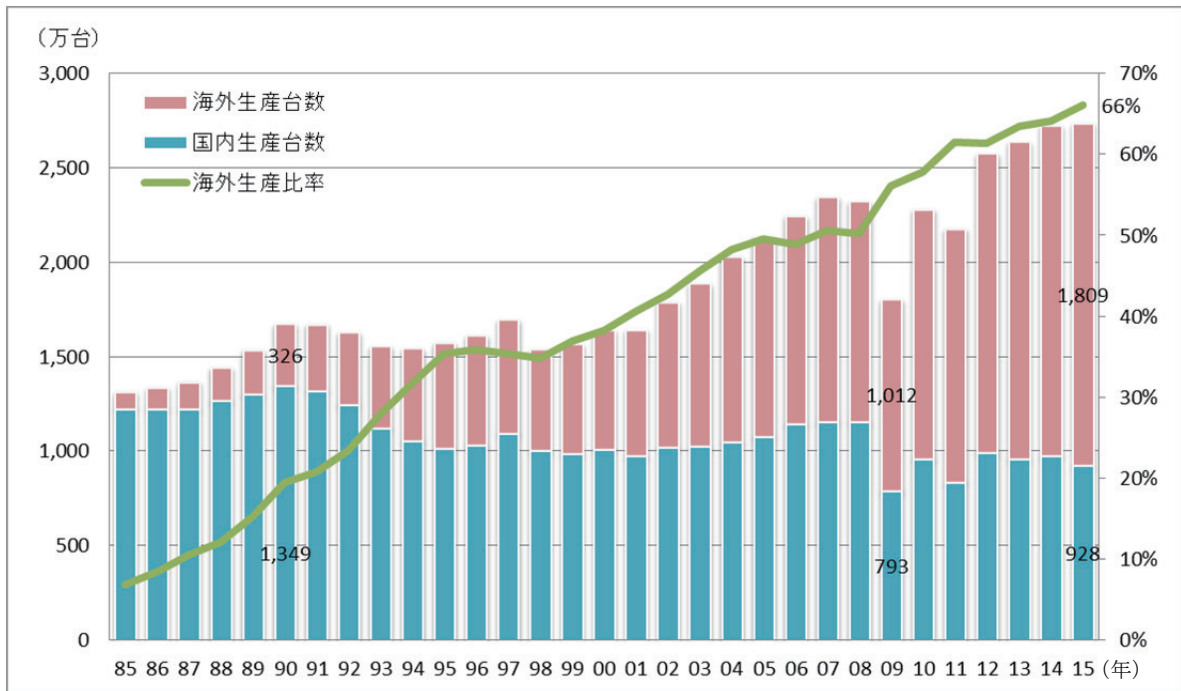
⁴ 東洋経済オンライン「初公開！『研究開発費が大きい』トップ300社 1位トヨタは年1兆円超、自動車や電機目立つ」〈<http://toyokeizai.net/articles/-/115008>〉（2016.5.20最終アクセス）

⁵ 1兆4,110億円。製造業全体の増加率は6.8%にとどまっている。

⁶ 例えば、トヨタ自動車の営業利益は2015年度までの3年度連続で過去最高を更新している。しかしながら、同社は2016年度について、円高の影響により営業利益が前年度比約4割減となると予測している。

⁷ 2015年の各社の海外生産比率は、トヨタ自動車64.3%、ホンダ83.9%、日産自動車83.1%、マツダ36.9%、富士重工業24.4%、スズキ69.1%、三菱自動車47.9%、ダイハツ工業42.3%である。

図表3 我が国自動車メーカーの世界自動車生産台数の推移



(注) 世界自動車生産台数＝国内生産台数＋海外生産台数

(出所) 自工会ホームページより作成

これによると、我が国自動車メーカーの世界での自動車生産台数は、ほぼ一貫して右肩上がりで推移しており、2012年に2,500万台を突破し、2015年には約2,737万台（国内生産：約928万台、海外生産：約1,809万台）となっている。

まず、国内生産台数は1990年（1,349万台）をピークに下降傾向が続き、リーマンショック直後の2009年には793万台まで落ち込んだ。それ以降も、人口減少や消費税率引上げ等の影響も受け、1,000万台にまで届かない台数で推移している⁸。

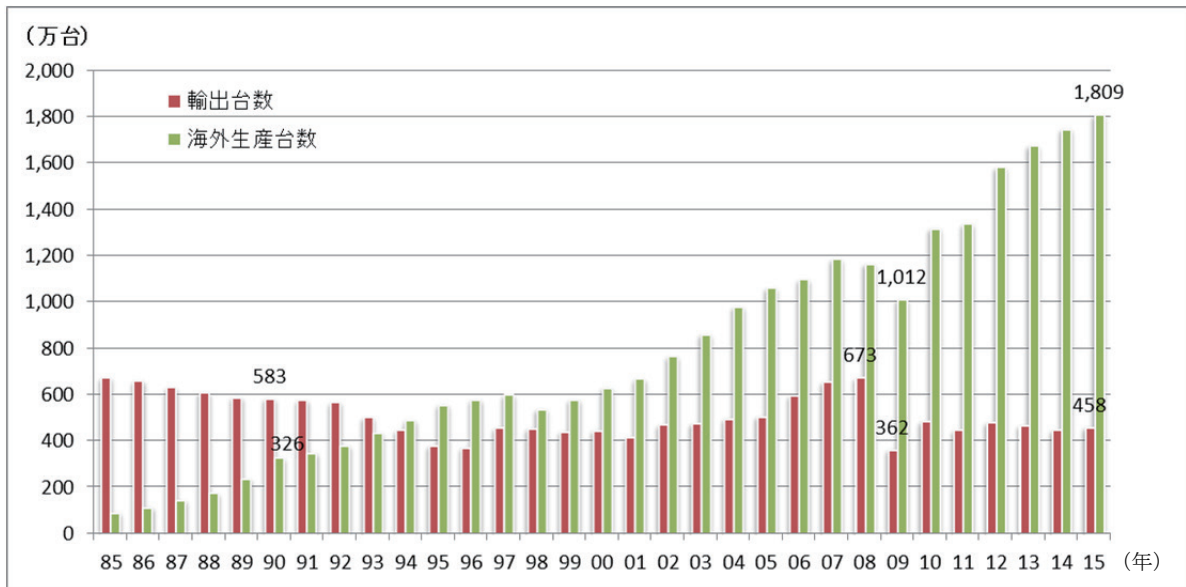
その一方で、海外生産台数は、1985年のプラザ合意以降、ほぼ右肩上がりで増加しており、特にリーマンショック後この動きは加速し、2015年の海外生産台数は約1,809万台（2009年の約1.8倍）と、過去最高を更新した。なお、2015年の海外生産台数1,809万台のうち、約52%の約942万台がアジア、約27%の約482万台が北米、約10%の182万台が中南米、約9%の166万台が欧州となっている。

その結果、海外生産比率は2007年に50%を超えて以降も上昇傾向を続け、2015年には約66%となり、日本メーカーの自動車の3台に2台が海外生産によるものとなっている。

次に、我が国の自動車輸出台数の推移と海外生産台数の推移を比較してみる（図表4）。

⁸ 生産台数について、自工会の池会長（当時）は、「開発や技術の深掘りには最低限の（生産）規模が必要だ。日本は際どい水準まで来ている」としている（『産経新聞』（平27.10.4））。

図表 4 自動車輸出台数と海外生産台数の推移

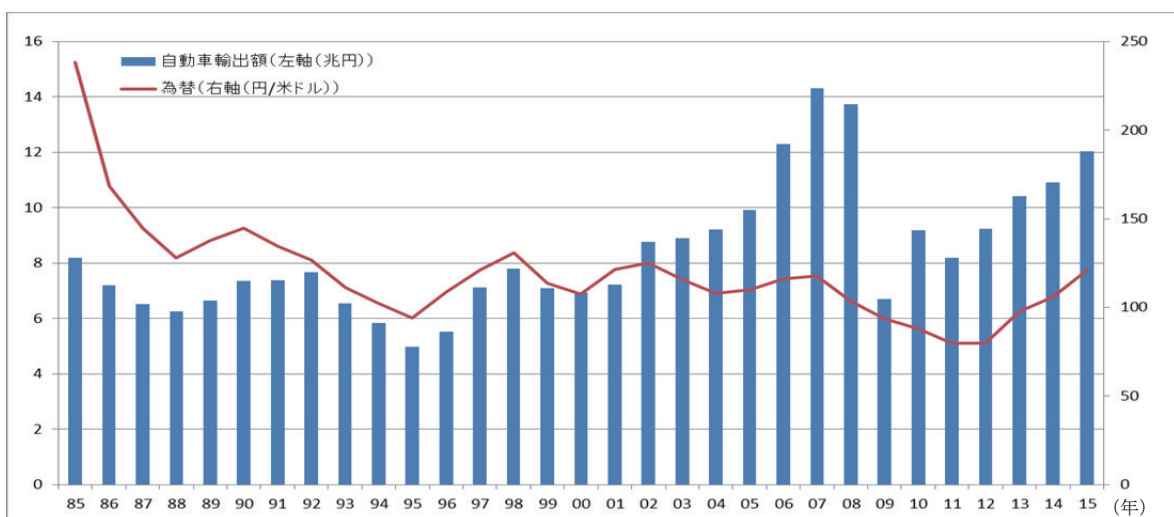


(出所) 自工会ホームページより作成

これによると、新興国の大幅な需要増（後掲の図表 8 を参照）や近年の円安傾向にもかかわらず、輸出台数は伸び悩んでおり、リーマンショック等の影響により、2009 年に前年比 46% 減となって以降、近年は 450 万台前後で推移している。その一方で、海外生産台数は大幅に増加しており、現地生産（地産地消）が進んでいることが読み取れる⁹。

次に、自動車の輸出額と為替の関係についても見てみる（図表 5）。

図表 5 自動車輸出額と為替の推移



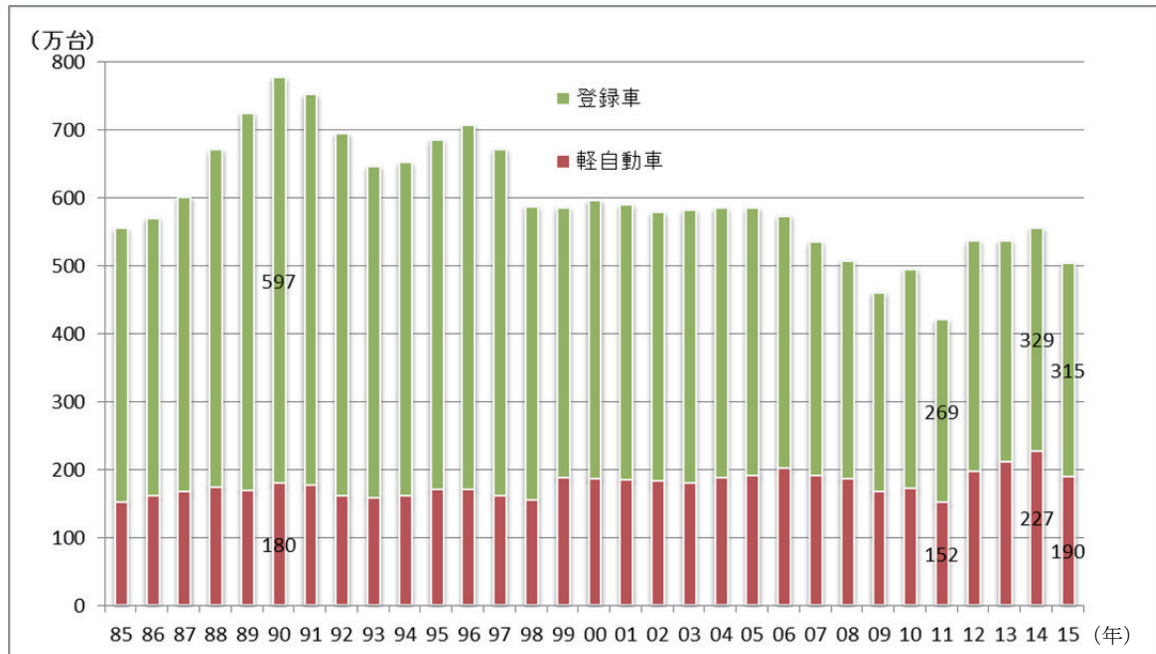
(出所) 財務省『貿易統計』、日本銀行『主要時系列統計データ表（月次）』より作成

⁹ 日産自動車が、国内生産を 2018 年 3 月期までに現状から 20 万台増やす方針を示す（『日本経済新聞（電子版）』（平 27.2.9））など、円安の影響で生産を国内工場に回帰させる動きはあるものの、2015 年の段階では、輸出台数の増加に結び付いていない。

これによると、輸出額については、為替の影響をかなり受けており、その結果、輸出台数とは異なり、近年は円安の影響で回復しつつある。前述したとおり、そうした動きが、図表2の我が国自動車メーカーの業績にも影響を与えているものと考えられる¹⁰。

さらに、国内の自動車（新車）販売台数の推移についても確認しておく（図表6）。

図表6 国内自動車（新車）販売台数の推移



（出所）自工会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会ホームページより作成

これによると、国内販売台数も国内生産台数と同じく1990年（約777万台）がピークであり、若者の「車離れ¹¹」や少子化、高齢化¹²などの影響¹³で下降傾向である。中でも、登録車¹⁴の販売台数が大きく減る一方、軽自動車の販売台数はやや増加しており、2014年に過去最高の約227万台、販売台数に占める軽自動車の割合も約40%に達したが、2015年は2014年4月の消費税率の引上げや2015年4月の軽自動車増税¹⁵の影響もあり減少した。足下の月次データを見ても、国内総販売台数（前年同月比）は2016年3月まで15か月連続のマイナスとなっており、低迷が続いている¹⁶。

¹⁰ 輸出物価指数（契約通貨ベース）は横ばいで推移しており、価格を維持しながら（数量を増やさず）、利益を得ていることがうかがえる（経済産業省『2016年版ものづくり白書』参照）。

¹¹ 自工会『2015年度乗用車市場動向調査』によると、20代以下の車非保有の社会人の59%が車を「買いたくない」、「あまり買いたくない」と答えている。

¹² 総務省『平成26年全国消費実態調査』によると、2人以上の世帯の自動車普及率は84.8%だが、70歳～74歳は81.2%、75歳以上は66.5%と、高齢世帯の普及率は低い。

¹³ 他にも、乗用車の平均使用年数は長期的に増加傾向にあり、2000年は9.96年だったが、2015年では、12.38年になっており（一般財団法人自動車検査登録情報協会調べ）、国内の需要減少の一因となっている。

¹⁴ 道路運送車両法に基づく自動車の登録制度の対象となる普通自動車、大型自動車等で、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く自動車。

¹⁵ 例えば、乗用・自家用の四輪以上軽自動車の軽自動車税は、7,200円から10,800円に引き上げられた。

¹⁶ 2016年4月はプラスとなったが、三菱自動車やスズキの燃費不正問題の影響等を受け、同年5月はマイナ

図表 3、図表 4 及び図表 6 を併せて見ると、足下では 1990 年と比べて、国内生産台数が約 421 万台、国内販売台数が約 273 万台¹⁷、輸出台数が約 125 万台それぞれ減少している一方で、海外生産が約 1,483 万台も増加しており、両者の動きは対照的である。

次に、自動車部分品・附属品製造業の製造品出荷額の推移を従業員規模別に確認する。

図表 7 自動車部分品・附属品製造業（4 人以上）の製造品出荷額の推移

(億円)							
	1985 年	1995 年	2003 年	2008 年	2010 年	2013 年	2013 年/2003 年
4～29 人	8,777	11,104	10,366	11,155	8,471	8,604	83%
30～99 人	14,400	20,121	19,638	24,441	20,894	20,144	103%
100～299 人	22,426	33,655	40,133	52,214	43,838	44,532	111%
300～499 人	12,871	19,191	25,472	31,156	29,300	26,578	104%
500～999 人	25,058	34,260	35,850	47,027	40,943	40,011	112%
1,000 人以上	45,122	53,302	68,160	158,744	140,649	171,176	251%
計	128,653	171,632	179,981	324,737	284,095	311,045	173%

(出所) 清响一郎「21 世紀自動車産業グローバル化の特質と日本中小企業の経営環境変化」『企業環境研究年報』No. 20 (2015 年 12 月) 2 頁～3 頁の表-1 を一部加工。

自動車生産においても、国際分業が進んでおり、原材料・部品の調達から加工・組立て、そして最終製品の販売に至るまでの工程が国境を越えて分散するというサプライチェーンのグローバル化が進展している。例えば、自動車部品の日本から米国向けの輸出額は、2010 年の 1.8 兆円から 2014 年の 2.7 兆円に増加する等、自動車部品を日本から輸出し、現地でそれら部品を組み合わせ、自動車本体を生産するという形が定着していることに鑑みれば、自動車本体のみならず、自動車部品の動向を把握する必要がある。

自動車部分品・同附属品製造業の出荷額は、2003 年の約 18 兆円から 2013 年の約 31 兆円と 2 倍弱にまで拡大している。また、従業員規模別に 2013 年の出荷額を 2003 年比で見ると、従業員 4～29 人の階層では 83%と減少しているのに対し、従業員 1,000 人以上の階層では 251%と大幅に拡大しており、両者の対照的な動きが読み取れる。同時期に、取り分け中小零細企業の出荷額が低迷している背景には、海外生産の激増と国内生産の減少という状況下で、受注単価の低下と受注量の減少・不安定化が進む等、厳しい経営環境に置かれたことがあると考えられる¹⁸。その一方で、比較的規模の大きな企業は、厳しいグローバル競争の中で、出荷額を伸ばしていることが読み取れる。

なお、自動車部分品・附属品製造業の事業所数は、2013 年時点で、従業員 4～29 人の階層が約 64%、30～99 人の階層が約 21%、その一方で、500～999 人の階層が約 2%、1,000

スに転じた。また、2017 年 4 月に予定された消費税率引上げの先送りを受け、駆け込み需要がなくなることから、引き続き厳しい販売環境が予測されている。

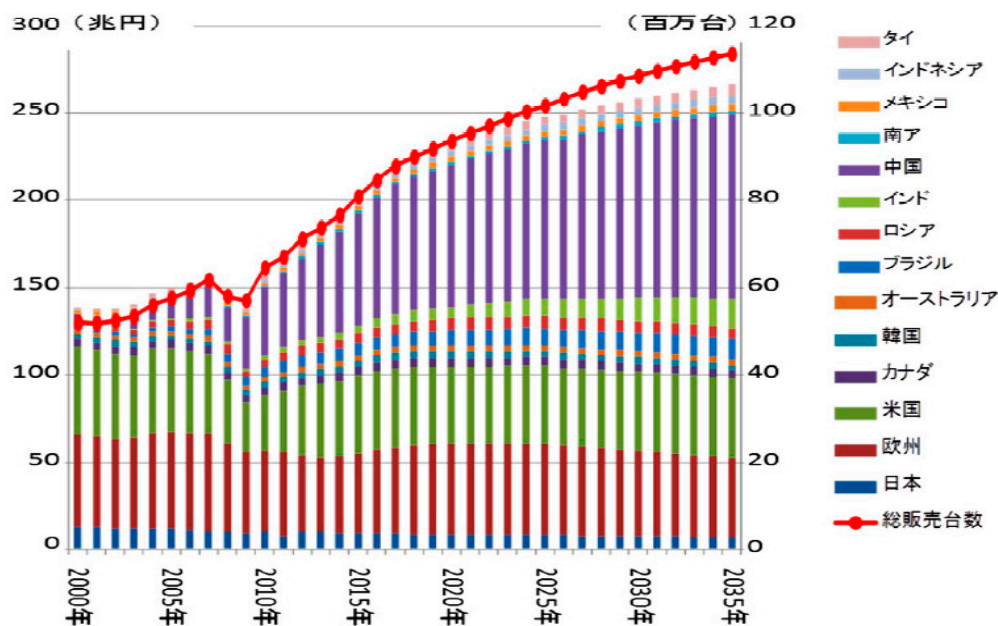
¹⁷ 四捨五入の関係で図表 6 の数値と完全には合致しない。

¹⁸ 清响一郎「21 世紀自動車産業グローバル化の特質と日本中小企業の経営環境変化」『企業環境研究年報』No. 20 (2015 年 12 月) 2 頁～3 頁を参照。

人以上の階層が約 1 %となっており、中小企業が圧倒的に多い（経済産業省「工業統計表」による）。

次に、将来予測も含む海外の需要動向について、主要国・地域における自動車販売台数・額の推移についても確認しておく（図表 8）。

図表 8 主要国・地域における自動車販売台数・額の推移



（注）上表の数値は、住商アビーム自動車総合研究所が加工・推計したものであり、各国におけるセグメントごとの代表的な車種の小売価格（現時点）とセグメントごとの販売台数（実績・予測）を掛け合わせて総販売金額としている。

（出所）経済産業省資料

これによると、2000 年以降、先進国はほぼ横ばいからリーマンショック等の影響を受け、減少傾向を続けている。その一方で、新興国は大幅に増加しており、中国が米国を抜いて世界一の市場となった 2009 年には、新興国と先進国の構成比が逆転し、その差は足下まで年々開きつつある（2014 年時点では、新興国の構成比が 56.5%、先進国の構成比が 43.5%）¹⁹。国内販売台数は図表 6 で見たとおり下降傾向であるが、世界的には 2020 年代前半頃には、1 億台を突破すると予測されており、自動車は引き続き成長市場であると見込まれている²⁰。

最後に、今後成長が見込まれる、次世代自動車の新車販売実績と政府目標についても、確認しておく（図表 9）。

¹⁹ みずほ銀行産業調査部自動車・機械チーム「世界自動車市場の変遷」『JAMAGAZINE』（2015 年 8 月）

²⁰ その一方で、2015 年 7 月に英国大手投資銀行のバークレイズ・キャピタルが公表したレポートによれば、カーシェアリングや自動運転の普及により自動車 1 台当たりの走行距離が 2～4 倍程度伸び、その結果として米国の自動車販売台数は、足下の水準から 2040 年までに 40%減少すると予測されている。

図表 9 次世代自動車の新車販売実績と政府目標

	2015 年 (実績)	2020 年 (目標)	2030 年 (目標)
従来車	73.5%	50～80%	30～50%
次世代自動車	26.5%	20～50%	50～70%
ハイブリッド自動車(HV)	22.2%	20～30%	30～40%
電気自動車(EV)	0.27%	15～20%	20～30%
プラグイン・ハイブリッド自動車(PHV)	0.34%		
燃料電池自動車(FCV)	0.01%	～1%	～3%
クリーンディーゼル自動車(CDV)	3.6%	～5%	5～10%

- (注1) ハイブリッド自動車(HV)とは、複数の動力源を組み合わせ(多くは、ガソリンやディーゼル等の内燃機関(エンジン)と電気や油圧等のモーターの組合せ)、それぞれの利点を活かして駆動することにより、低燃費と低排出を実現する自動車のことである。
- (注2) 電気自動車(EV)とは、バッテリー(蓄電池)に蓄えた電気でモーターを回転させて走る自動車のことである。
- (注3) プラグイン・ハイブリッド自動車(PHV)とは、HVに対し、家庭用電源などの電気を車両側のバッテリーに充電することで、電気自動車としての走行割合を増加させることができる自動車のことである。
- (注4) 燃料電池自動車(FCV)とは、車載の水素と空気中の酸素を反応させて、燃料電池で発電し、その電気でモーターを回転させて走る自動車のことである。
- (注5) クリーンディーゼル自動車(CDV)とは、平成22年排出ガス規制(ポスト新長期規制)に適合する、粒子状物質や窒素酸化物の排出量が少ないディーゼル車のことである。
- (出所) 経済産業省『EV・PHVロードマップ検討会報告書』『自動車産業戦略2014』、環境省『次世代自動車ガイドブック2015』より作成

政府は、「次世代自動車戦略2010」及び「自動車産業戦略2014」において、上記の目標を掲げている。また、2030年までに次世代自動車の割合を5割から7割にするという目標は、「日本再興戦略²¹⁾」においても掲げられている目標である。種類別に見ると、ハイブリッド自動車は、2020年の目標値に既に到達している²²⁾。その一方で、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車は特に普及²³⁾が遅れており、燃料電池自動車に至っては新車販売台数に占める割合は僅か0.01%にすぎない。

2. TPP協定における合意内容と我が国自動車産業に与える影響

(1) TPP協定における合意内容

まず、自動車分野(自動車及び自動車部品)に関して、TPP協定における関税撤廃に関する主な合意内容は下記のとおりである(図表10)。なお、紙幅も考慮し、ここで取り上げるのは、日本と最も関係が深い米国、米国との比較という意味でカナダ、加えてアジアの新興国の一つということでベトナムの3か国としている。

²¹⁾ 2013年6月14日閣議決定。次世代自動車に関する目標は、「日本再興戦略」改訂2016まで維持されている。

²²⁾ ハイブリッド自動車(HV)については、1997年にトヨタ自動車が世界初の量産型HVとして「プリウス」を発売して以降、世界の環境車をけん引しており、同社のHV累計販売台数は、2016年4月末に901万台になった(『日経産業新聞』(平28.5.23))。

²³⁾ 普及台数(保有ベース)についても政府は目標を掲げており、電気自動車及びプラグイン・ハイブリッド自動車は、2020年に最大で100万台(経済産業省「EV・PHVロードマップ検討会報告書」(2016年3月))、燃料電池自動車は、2020年までに4万台程度、2025年までに20万台程度、2030年までに80万台程度(資源エネルギー庁「水素・燃料電池戦略ロードマップ改訂版」(2016年3月))を目指すとしている。

図表 10 日本の自動車分野の関税撤廃に関する主な合意内容

国名	品目	譲許内容	現税率 (ベースレート)
米国 (①自動車)	乗用車	15 年目から削減開始 (2.25%)、20 年目で半減 (1.25%)、22 年目で 0.5%まで削減、25 年目で撤廃	2.5%
	バス	10 年目で撤廃	2%
	トラック	29 年間関税維持の上で、30 年目に撤廃	25%
	キャブシャーシ	15 年目に削減開始 (3.6%)、20 年目に半減 (2%)、22 年目に 0.8%、25 年目に撤廃	4%
米国 (②自動車部品)	バックミラー	即時撤廃	3.9%
	エンジン関連部品	即時撤廃	2.5%
	自動車用エアコン	即時撤廃	1.4%
	ブレーキ	即時撤廃	2.5%
	車輪	即時撤廃	2.5%
	エアバック	即時撤廃	2.5%
	車体	6 年目撤廃	2.5%～4%
	ECU・センサー類	10 年目撤廃	2.7%
	電気自動車用リチウムイオン電池	15 年目撤廃	3.4%
カナダ (①自動車)	乗用車	発効時に 5.5%、2 年目に 5%、3 年目に 2.5%、4 年目に 2%となり、5 年目に撤廃	6.1%
	バス	11 年目撤廃	6.1%
	大型ガソリントラック	6 年目撤廃	6.1%
	トラック (上記以外)	11 年目撤廃	6.1%
	自動車用エアコン	即時撤廃	6%
カナダ (②自動車部品)	シートベルト	即時撤廃	6%
	ブレーキ	即時撤廃	6%
	タイヤ	4 年目撤廃	7%
	3000cc 超乗用車	10 年目撤廃 (非線形)	77%、80%
ベトナム (①自動車)	3000cc 以下乗用車	13 年目撤廃 (非線形)	77%～83%
	救急車	12 年目撤廃	10%
	空港バス	12 年目撤廃	5%
	その他バス	13 年目撤廃 (非線形)	83%
	トラック	12、13 年目撤廃 (非線形)	10%～80%
	エアコン部分品	即時撤廃	3%
ベトナム (②自動車部品)	車体	11 年目撤廃	30%

(注 1) キャブシャーシとは、荷台のないトラックのことである。

(注 2) ECU (エンジン・コントロール・ユニット) とは車に搭載されているコンピュータのことである。

(注 3) ベトナムの非線形とは、比例的に毎年、数%削減という形ではないという意味のことである。

(出所) 経済産業省資料より作成

特に米国について、主なポイントを整理すると、①乗用車 (関税率 2.5%) の関税は、15 年目の削減開始により、2.25%となり、20 年目に半減 (1.25%)、22 年目で 0.5%まで削減され、25 年目に撤廃、②トラック (完成車：関税率 25%) については、29 年間関税が維持された上で、30 年目に撤廃²⁴、③キャブシャーシ (関税率 4%) の関税は、15 年目

²⁴ TPP 協定における最長の関税引下げ期間は 30 年である。

の削減開始により 3.6%となり、20 年目に半減（2%）、22 年目に 0.8%まで削減され、25 年目に撤廃となっている。その一方で、自動車部品については、品目数で 87.4%、輸出額で 81.3%に上る関税の即時撤廃が合意された。ただし、車体、ECU・センサー類、電気自動車用リチウムイオン電池については、6 年～15 年と比較的長期間、関税が維持されることとなっている。

なお、カナダやベトナムについても、米国と同様に、自動車本体は、比較的長期間、関税が維持される一方で、多くの自動車部品は、関税が即時撤廃されることとなっている。

また、日米間の自動車分野に関する非関税措置（特に、セーフガード²⁵と紛争解決手続）の主な合意内容を整理すると、下記のとおりである（図表 11）。

図表 11 日米間の自動車分野（非関税措置）に関する主な合意内容

セーフガード	<p>（1）利用可能期間 T P P 協定では、利用可能期間は、原則 T P P 協定の発効から 3 年であるが、関税撤廃期間が 3 年を超える場合には、当該関税撤廃期間となる。ただし、米国との関係では、利用可能期間は、関税撤廃の 10 年後までの期間とされた。</p> <p>（2）発動期間 「発動期間」とは、経過的セーフガード措置を発動した場合に当該措置を継続できる期間である。日米自動車付表において、当初の発動期間は T P P 協定と同じ期間（2 年）であるが、延長期間については T P P 協定よりも 1 年長い期間（2 年）となっている。</p> <p>（3）再発動の可否 T P P 協定では、同一品目に対する経過的セーフガード措置の発動は、1 回に限定される。一方、自動車に関する特別な経過的セーフガード措置では、その発動回数に制限はなく、また、複数回発動する場合の発動禁止期間も設けられていない。</p>
紛争解決手続	<p>1. 紛争解決手続に要する期間の短縮 紛争解決手続の開始（協議要請）から最終報告書の発出までの期間は、T P P 協定では約 300 日であるが、日米間の紛争解決手続においては、この期間が短縮され、約 190 日とすることが合意されており、より迅速な紛争解決が行われる。</p> <p>2. 特別な対抗措置 （1）関税削減開始の延期 関税削減開始の延期は、米国による自動車関税の削減開始前にパネルによる最終報告書が提出された場合に、日本の違反等により米国が被った損害規模に相当する期間、関税削減開始を延期することにより行われる。</p> <p>（2）スナップバック 最終報告書の公表後 90 日間は M F N 税率（実行最恵国税率＝通常適用される税率）を賦課できるものの、90 日経過後は M F N 税率を賦課することはできず、M F N 税率とその時点の関税の中間値の関税率が賦課の上限となる。</p>

（注）スナップバックとは、現行の M F N 税率を再び課すことである。

（出所）柴田久「T P P における自動車合意の内容」『N B L』No. 1064（2015 年 12 月）より作成

さらに、「完全累積²⁶」の原産地規則²⁷に関して、自動車（完成車）については、締約国における付加価値が一定の閾値以上となる必要があるという付加価値基準が採用さ

²⁵ セーフガードとは、関税の削減または撤廃によって輸入量が増加し、その結果、国内産業に重大な損害が生じた場合に、輸入国が関税の引上げ等の緊急措置を採ることにより、当該国内産業を救済する措置を指す。

²⁶ 複数の締約国における付加価値・加工工程の足し上げを行い、原産性を判断するという方式。

²⁷ ある物品が、関税の撤廃・削減といった特惠待遇の対象となる原産品か否かを判断するための要件を定める規則。

れ、同閾値は、ネットコスト方式²⁸では 45%、控除方式²⁹では 55%³⁰となっている³¹。

（２）我が国自動車産業に与える影響

2015 年 10 月の T P P 協定の大筋合意を受けた直後に、自工会の池会長（当時）から発出されたコメントでは、「日米の関係では大部分の自動車部品関税が即時撤廃されること、日カナダの関係では比較的高率な自動車関税が短期間での撤廃で合意されたこと、また、T P P 地域全体に適用される原産地規則については、現行のグローバルなサプライチェーンの下で十分に対応できる内容となったことなどを歓迎します」とされており、自動車業界からは一定の前向きな評価がなされている³²。

その一方で、日米間の自動車分野に関する合意内容が米国側に有利ではないかとの批判もあるが、安倍内閣総理大臣からは、「乗用車の関税は 15 年目から引下げが開始され、20 年目で半減、そして 22 年目で 0.5%まで削減され、25 年目で完全に撤廃されることで決着した。しかしながら、自動車産業の実態を見ると、我が国自動車メーカーの北米での現地生産は大きく進展しており、米国で販売する完成自動車の 7 割強が現地生産となっている。こうした産業実態を踏まえれば、完成車の関税よりも自動車部品の関税の方がむしろ重要であり、自動車部品では 8 割以上の関税の即時撤廃という結果を得たことは、日本企業にとって重要な意義を持つ」旨³³の認識が示された。

確かに、米国向けの自動車部品の輸出額は、2014 年で約 2.7 兆円³⁴となっており、協定発効により、これらに要してきた関税コストが軽減されることになれば、国産部品の米国向け輸出の競争力強化に資するものと考えられる。こうした点を追い風にして、我が国の自動車部品メーカー、特に厳しい経営環境にある同部品関連の中小企業が収益力を向上させることが期待される³⁵。ただし、一部の品目では、長期間、関税が維持される結果となったことには留意すべきである。米国向けで言えば、車体（発効から 6 年目で撤廃）、E C U・センサー類（発効から 10 年目で撤廃）、電気自動車用リチウムイオン電池（発効から 15 年目で撤廃）等である。この点については、国会でも議論があり、政府参考人からは、「例えば、電気自動車に使用されるリチウムイオン電池については、15 年目で撤廃という結果になったが、現地生産が進んでおり、実際にはその関連部品である電極の素材やセパレーターについては日本から運んでいる。後者の関連部品については、即時撤廃を勝ち取

²⁸ 製品の生産に係るネットコスト（総費用から所定の間接費（販促費、アフターセールスサービス費、ロイヤリティ等）を控除した残額）を基礎額として算出。算出式は、域内原産割合（RVC）＝（（ネットコスト－非原産地材料の価額）／（ネットコスト））×100 である。

²⁹ 二国間 E P A 等で採用されてきた従来型の方式である。算出式は、域内原産割合（RVC）＝（（製品価額－非原産地材料の価額）／（製品価額））×100 である。

³⁰ 基準とする比率をめぐっては、タイや中国等、T P P 協定に参加していないアジア各国からも多くの部品を調達している日本が約 4 割の水準を主張したのに対し、自動車産業が集積し、雇用確保を重視するメキシコ等は約 6 割を求め、交渉の最終盤まで対立したとの報道もある（『読売新聞』（平 27. 10. 23））。

³¹ これらのほかに、積上げ方式という計算方法もあり、同方式の場合の閾値は 45%とされている。

³² ただし、池会長（当時）は、米国向け完成車の関税撤廃の遅れについて、「25 年かけて撤廃しても、ほとんど影響はない」と不満を漏らしたとの報道もある（『日本経済新聞』（平 27. 10. 27））。

³³ 第 189 回国会閉会後参議院予算委員会会議録第 1 号 27 頁（平 27. 11. 11）

³⁴ T P P 政府対策本部の資料による数値。なお、2010 年は約 1.8 兆円。

³⁵ 本稿図表 7 を参照。

っており、産業の実態を考えれば、十分競争力の強化につながったのではないかと思う」旨³⁶の答弁があった³⁷。

また、米国向けのトラックについて、25%の関税が29年間維持され、30年目でようやく撤廃される点についても国会で論議があり、政府参考人からは、「日本のメーカーは、キャブシャーシと呼ばれる荷台のないトラックを輸出し、荷台の方は、現地の要求に合わせて現地で載せるという生産モデルを採用しているところが多い。なお、キャブシャーシの関税は25%ではなく4%である。関税率が25%のピックアップトラック³⁸は、米国で大変人気があるが、日本ではほとんど人気がなく、現在、日本国内にはピックアップトラックの生産施設は存在しない。よって、需要のある米国で現地生産して、現地で売るとというのが、基本的なモデルである。つまり、産業の実態に鑑みれば、大型トラックについても日本にとって不利な結果ではなかったと思う」旨³⁹の答弁があった。

さらに、対ベトナムでは、2009年に発効した二国間経済連携協定（EPA）で合意できなかった乗用車の関税撤廃を実現している点を注視すべきである。現在、ベトナムは自国産業の保護のため、77～83%の高関税をかけているが、TPP協定の発効から13年目には全ての乗用車の関税が撤廃されることとなった。ベトナムでは、今後、購買力を備えた中間層が増加を続け、それに伴い、自動車市場の拡大が見込まれるため、TPP協定が発効されれば、日本からベトナムへの自動車の輸出拡大につながる可能性が期待できる。

そして、「完全累積」の原産地規制によって、我が国自動車メーカーのサプライチェーン戦略には柔軟性が付与されることとなる。この点について、デロイトトーマツコンサルティングの羽生田執行役員は、「市場拡大が見込まれる電気自動車や燃料電池車のパワートレイン等の高度製品の生産を日本で維持・拡大する。一方、原価構成に占める割合が拡大しつつある電装部品の調達先をTPP域内に多様化する。これらの付加価値を合算（累積）することで『メード・イン・TPP』の原産性を獲得し、低関税率を享受できる」⁴⁰との活用例を示している。このように、TPP協定のメリットを最大限享受できるようなサプライチェーンをいかに再構築していくかが、ポイントになってこよう。

他方で、セーフガードや紛争解決手続の面での日米合意は、米国に優位（日本に不利）なもの（例：セーフガードの再発動や紛争解決手続における関税削減開始の延期）⁴¹もあり、我が国の自動車及び自動車部品メーカーは細心の注意を払う必要がある。

³⁶ 第190回国会参議院国際経済・外交に関する調査会会議録第1号11頁（平28.2.10）

³⁷ ただし、リチウムイオン電池を製造するジーエス・ユアサコーポレーションは「関税撤廃までの期間がなぜこう長くなったのか分からない」と戸惑う等、企業に不公平感を残したと評価する報道もある（『日本経済新聞』（平27.10.27））。

³⁸ ピックアップトラックとは、トラックとしての機能に加えて、走行性を兼ね備えており、米国では個人が自家用車として使用しているケースが多い。なお、みずほ産業調査部の調査によれば、「大型ピックアップトラック市場におけるプレイヤーは、Ford、General Motors、Chrysler、トヨタ、日産の5社のみであり、デトロイト3がシェアの9割以上を占める。トヨタ、日産の日系完成車メーカーの2013年のシェアは、トヨタ6.0%、日産0.8%にとどまり、デトロイト3の寡占状態が続いている」のが実態である。

³⁹ 第190回国会参議院国際経済・外交に関する調査会会議録第1号10～11頁（平28.2.10）

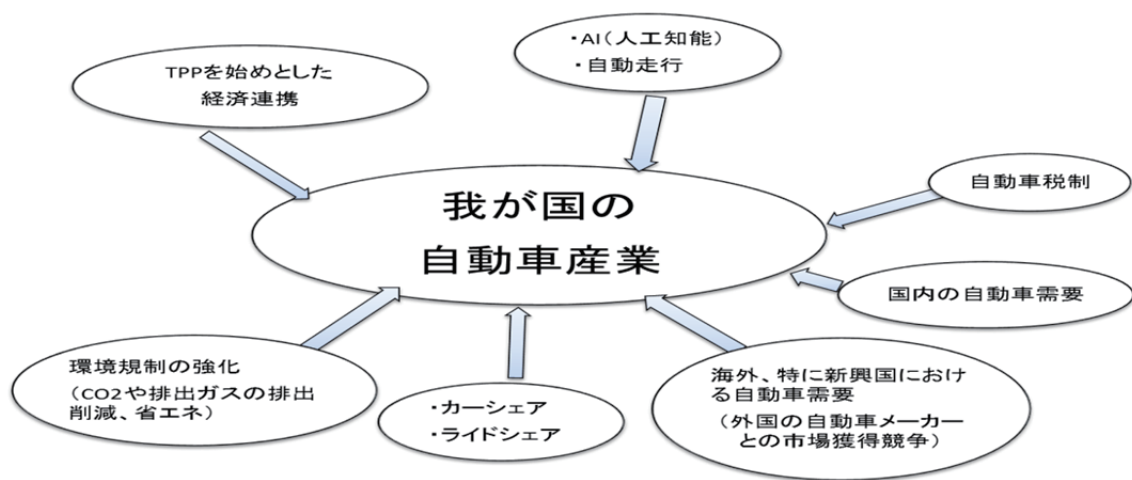
⁴⁰ 『日経産業新聞』（平28.4.4）

⁴¹ この点について、日刊工業新聞は、「農業分野で自由化率が低い日本は、強みである自動車分野で妥協したことがうかがえる」としている（『日刊工業新聞』（平27.11.18））。

3. 変革を迫られる自動車産業の課題

自動走行が近未来のこととして現実味を帯び⁴²、グーグル等のIT企業やウーバー等の配車アプリを手掛ける新興企業が自動車市場に相次いで参入する中で、近年、日本のトヨタ自動車を始めとした自動車メーカーは、そうした新たな企業と資本・業務提携を進めている⁴³。製造業の中心的存在であり続けてきた我が国の自動車産業は、自動走行といった技術革新やカーシェア⁴⁴、ライドシェアといった利用形態の変化に直面し、旧来のビジネスモデルからの変革を迫られている。そこで、我が国自動車産業に影響を与える各種要因を整理すると下記のようになる（図表 12）。

図表 12 我が国自動車産業に影響を与える各種要因



（注）ライドシェアとは、スマートフォン上の配車アプリを活用したサービスであり、一定条件を満たす一般のドライバーと所有車を同アプリに登録してもらい、利用者はスマートフォンでそれらを予約して有償で乗車するというサービスである。

（出所）各種資料より筆者作成

そうした点も踏まえ、特に、我が国自動車産業を取り巻く大きな構造変化を挙げれば、①環境規制の強化、②AI（人工知能）の活用による自動走行、③新興国における需要拡大といった3点が考えられる⁴⁵。

⁴² 「日本再興戦略」改訂2016では、自動走行について、2017年までに実証に向けた制度・インフラ整備を行うことが明記されている。また、米国の調査会社であるIHSオートモーティブは2016年6月7日に、2035年までに世界中で約2,100万台の自動運転車が販売されるとの見通しを発表している。

⁴³ 2016年5月25日、トヨタ自動車はウーバーとライドシェア領域における協業を検討する旨の覚書を締結した。なお、トヨタ自動車のプレスリリースによれば、「今後両社は、ウーバードライバー向けの車載アプリの開発、両社それぞれの研究活動に関する知見の共有、トヨタ・レクサス社のウーバー社へのフリート販売（買戻し権付きで自動車を販売すること）等、様々な領域で協業の可能性を検討していく」としている。

⁴⁴ 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団による2016年3月の調査では、我が国のカーシェアの車両ステーション数は10,810か所（前年比14%増）、車両台数は19,717台（同20%増）、会員数は846,240人（同24%増）となっている。

⁴⁵ 紙幅も考慮し、ここでは議論を捨象するが、図表12でも示したとおり、国内的には人口減少を背景とした自動車需要の動向や自動車税制にも目配りをし、適時適切な政策的対応を講じていくことが求められる。

以下では、これら3つの大きな構造変化を念頭に置いて、我が国自動車産業が抱える課題について、若干の考察を加えてみたい。

（１）環境規制の強化

2015年12月、COP21（国連気候変動枠組条約第21回締約国会議）において、「パリ協定」が採択されたが、我が国においては、「約束草案（2015年7月17日地球温暖化対策推進本部決定）」で、温室効果ガス排出量を2030年度に2013年度比26.0%減とすることを目標に掲げている。こうした目標を達成するためには、運輸部門におけるCO₂排出量削減と省エネが不可欠であり、次世代自動車の普及を加速させることが重要である。

一方で、前述したとおり、電気自動車（EV）、プラグイン・ハイブリッド自動車（PHV）及び燃料電池自動車（FCV）については、普及が遅れているのが現状である。こうした現状を受けて、どのような戦略で普及の加速を図るのかについては、国会でも議論があり、政府参考人からは、「具体的には、二つの戦略で考えている。一つには、車両価格の低減を図ることである。EV、PHV及びFCVの普及には車両価格の低減が重要であり、このため車両購入者を対象にして車両価格の一部を補助して、早期需要を創出し、量産効果の発現を促していくというのが一つの柱である。また、もう一つの柱は、インフラの整備であり、充電器⁴⁶や水素ステーション⁴⁷といったインフラの整備を支援して、普及に向けた環境整備を進めていきたい」旨⁴⁸の答弁があった。国内的には、まずは、こうした支援策の効果も見極めつつ、継続させていくことが必要であろう。

また、環境規制の強化は我が国に限ったことではなく、先進国でも新興国でも、程度の違いはあっても、言わば共通の課題として存在し、次世代自動車に対する世界的な需要が今後急速に高まっていくことが予想される。ハイブリッド自動車においては、トヨタ自動車のプリウスが世界市場でも環境車のけん引役となっているが、EV、PHV及びFCVに関しても、世界市場での覇権争いを制することができるか否かは、我が国の自動車産業にとって重要な問題であり、国としても政策的な後押しが求められよう⁴⁹。

世界的な競争を勝ち抜いていくためには、日本の自動車への信頼が不可欠であり、その意味でも、2016年4月及び同年5月に相次いで発覚した三菱自動車とスズキによる燃費の水増し等の不正は看過できない。こうした不正によって、日本だけではなく、海外の消費者からの信頼を失ってしまえば元も子もなく、両社については再発防止策の徹底が求められる。さらに、我が国の現在の燃費基準は、国土交通省と経済産業省の共管で導入され

⁴⁶ 「次世代自動車充電インフラ整備促進事業」については、平成24年度補正予算で1,005億円、平成26年度補正予算で300億円、平成28年度予算で25億円を措置している。

⁴⁷ 水素ステーションの整備について、東京工業大学の柏木特命教授は、「現在は全国で100か所弱しかない。1か所の整備費用が4億～5億円と高く一般的なガソリンスタンドの5倍前後かかる。大都市圏に集中し、地方での整備も課題だ。FCVがもっと増えないと、水素ステーションも普及しない。『鶏が先か卵が先か』という話だが、両立して進めないといけない」としている（『日経産業新聞』（平28.6.3））。

⁴⁸ 第190回国会参議院経済産業委員会会議録第8号11頁（平28.4.28）

⁴⁹ 学習院大学の細野教授ほかの分析によれば、「研究開発税額控除の利用は、外部資金依存度が低い産業に属する企業においては資本コストの低下を通じて大きな投資促進効果をもたらす」とされている（細野薫ほか「研究開発税額控除は研究開発投資を促進するか？」『RIETI Discussion Paper Series』（独立行政法人経済産業研究所、2015年6月））。つまり、外部資金依存度が比較的低い我が国の自動車産業にはこうした政策も有効であることを示唆している。

た「J C08 モード」という方式であり、同方式は、エアコンやカーナビ等を全て消した状態で燃費を測るので、実際の走行時よりも、かなり良い数字が出ることが多い。その一方で、米国では「エアコンをつけた状態」や「寒冷地での走行」等の複数の走行状態ごとにガソリンの消費量を計測し、それらを総合し燃費を算出している。こうした点を勘案し、燃費基準についても、信頼性が高いものとなるよう見直しを行う必要がある⁵⁰。

（２）ＡＩ（人工知能）の活用と自動走行

人による運転が当たり前であった自動車もＡＩ（人工知能）で変わりつつある。そのＡＩの競争力を大きく左右するとされる技術が「深層学習（ディープラーニング）」⁵¹であり、世界の自動車メーカーは、こうした技術で優位性を持つＩＴ企業と連携を進めている⁵²。こうした動きが今後どのような展開をするかは不透明ではあるが、ＡＩを活用した自動運転車の競争力で、ＩＴ企業が主導権を握ることも十分に想定され、そうした意味で、我が国の自動車メーカーのみならず、世界の自動車メーカーは最大の変革期を迎えている。

2013 年 6 月に閣議決定された「日本再興戦略」においても、「ヒトやモノが安全・快適に移動することのできる社会」を実現するため、自動走行システムの構築を国家プロジェクトとして推進することとされているが、オールジャパンで産学官が緊密に連携し、自動走行の分野で世界をリードできるような取組を進めていくことが重要である。

また、自動車は「持つ」ものから、「使う」ものへと急速に変化を遂げつつあり、世界の自動車産業はカーシェアやライドシェアといった利用形態の変化にも直面している（カーシェアやライドシェアは前述した環境規制の強化の観点からも、さらに活用が増えていくことが予想される）。さらに、中長期的には、自動走行の普及が、カーシェアやライドシェアにも大きな影響を与え、自動車の販売台数を減少させる可能性も十分に考えられ⁵³、仮にそうなった場合には、「ものづくり」のみに依拠した収益基盤は大いに揺らぐと思われる。そうした点も視野に入れば、大量の部品を組み立てて、高品質の自動車を大量に生産するだけではなく、それらを基盤に新たな付加価値を生み出せるかどうか、我が国のみならず世界の自動車産業共通の今後の課題であり、ＩＴ企業等との競争と協調が鍵を握られる。

（３）新興国における需要拡大

我が国の自動車メーカー及び自動車部品メーカーは、海外現地生産と日本からの輸出の最適な組合せを考え、新興国における市場獲得競争を視野に入れたグローバル対応を図つ

⁵⁰ この点について、日本経済新聞の社説は、「政府は２年後に新たな燃費基準の導入を計画している。米国方式も参考にしつつ、実態に近い計測方法を工夫すべきだ。自動車業界も燃費性能の数値上の悪化に抵抗はあるかもしれないが、消費者目線を重視する必要がある」としている（『日本経済新聞』（平 28.5.27））。

⁵¹ 従来から画像認識や制御の研究に取り組んできた自動車業界も深層学習の研究者は少なく、この点について東京大学の松尾特任准教授は「従来の車の研究分野と性質が違い、人材の獲得が車やロボットの進化のカギを握る」と指摘している（『日本経済新聞』（平 28.6.2））。

⁵² その一例として、欧米自動車大手のフィアット・クライスラー・オートモービルズ（ＦＣＡ）は、2016 年 5 月、グーグルとの提携を決め、自動走行の実験車両の共同開発に踏み込むこととなった。

⁵³ 本稿脚注 20 を参照。

てきている。そのため、国際的な貿易投資を自由化し、企業がグローバルに自由に活動しやすい環境を整備する通商政策が重要となってくる。

我が国は、二国間EPAやTPP協定を始めとした経済連携強化に向けた取組を推進している。我が国の自動車メーカー及び自動車部品メーカーが他国に劣後せずに事業展開が可能となる環境が整備されることが望ましく、政府としても、RCEP（東アジア地域包括的経済連携）等の交渉妥結を目指し、より一層、通商政策に重点を置くべきであろう。

新興国を中心とした海外市場では、今後一層激しいグローバル競争が展開されることが予想され、そうした中で、トヨタ自動車を始めとした我が国の大手自動車メーカーが競争を勝ち抜くことはもちろん重要であり、政府として、適時適切に政策を講じ、支援すべきである。それとともに、重要であるのが、自動車部品を扱う中堅・中小企業が海外展開により、需要を獲得し、経営力を強化することであろう。TPP協定の大筋合意を受けて、2016年2月、政府は「新輸出大国コンソーシアム⁵⁴」を設立し、中堅・中小企業4,000社程度の支援を実施する方針を示しているが、我が国自動車部品メーカーが、こうした支援を有効活用し、米国、カナダ、メキシコ、マレーシア、そしてベトナム等のTPP協定参加国域内を中心に市場開拓・事業拡大に結び付けることが期待される。また、TPP協定参加国域外に関しても、近年、政府は中堅・中小企業の海外展開に関する支援策を充実させており、金融機関を始めとした民と官がオールジャパンで、効果的な支援を実施していくことが求められる。そして、中堅・中小企業自身も、自らが経営力を強化し、海外でも売れる魅力的な高付加価値製品を生産していくことが必要となる。

【参考文献】

伊吹英明「自動車産業をめぐる構造変化とその対応について」『日本貿易会月報』No. 745（日本貿易会、2016年3月）

木村暁宗「米国ピックアップトラック産業にみる保護主義政策の功罪」『みずほ産業調査』Vol. 45（みずほ銀行産業調査部、2014年6月）

柴田久「TPPにおける自動車合意の内容」『NBL』No. 1064（商事法務、2015年12月）

清响一郎「21世紀自動車産業グローバル化の特質と日本中小企業の経営環境変化」『企業環境研究年報』No. 20（中小企業家同友会、2015年12月）

蜂谷勝之ほか「世界自動車市場の変遷」『JAMAGAZINE』（日本自動車工業会、2015年8月）

細野薫ほか「研究開発税額控除は研究開発投資を促進するか？」『RIETI Discussion Paper Series』（独立行政法人経済産業研究所、2015年6月）

B. Johnson（Barclays Capital）, Disruptive Mobility: AV Deployment Risks and Possibilities, 2015

（かきぬま しげし、ひがしだ しんぺい）

⁵⁴ 独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）や商工会議所・商工会のほか、地方自治体や金融機関等が参加し、中堅・中小企業の海外展開を支援する官民連携組織である。なお、2016年5月27日時点で既に644社への支援を開始している。