

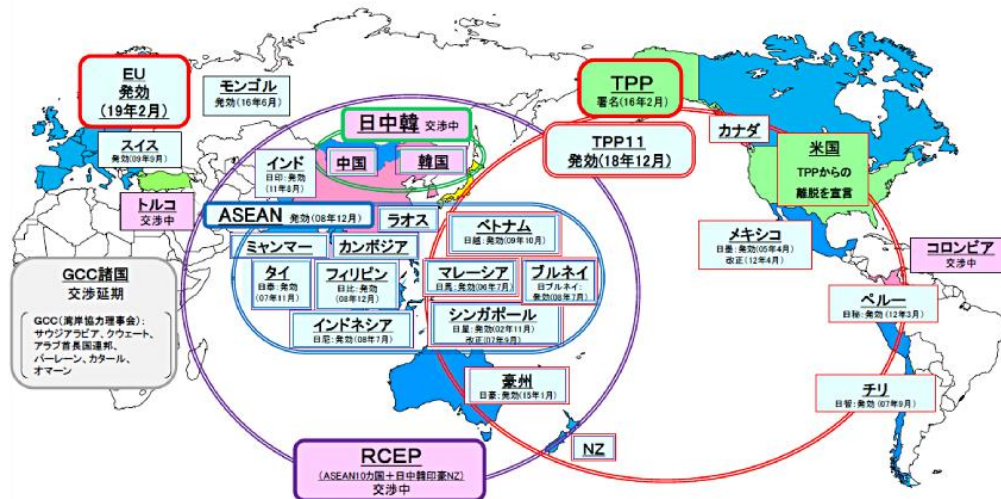
## 日米貿易協定が発効、ただし課題は山積み

### ◆2020年1月1日に日米間で初の貿易協定が発効

2020年1月1日、日米間で初めての貿易協定である「日本国とアメリカ合衆国との間の貿易協定 (TRADE AGREEMENT BETWEEN JAPAN AND THE UNITED STATES OF AMERICA)」(以下、「日米貿易協定」)が発効した。日本にとっては、EUとのEPA(経済連携協定)に次ぐ18番目の貿易協定であり、世界のGDPの約30%を占める巨大な貿易協定の誕生でもある。

政府は成長戦略の1つとしてEPA締結の推進を掲げ、EPAカバー率(日本の貿易総額に占めるEPA締結国との貿易額の割合)を18年末までに70%にすることを目標としてきた(「成長戦略2013」)。日米貿易協定が発効により、EPAカバー率は50%を超えることになる。

なお、FTA(自由貿易協定)は関税撤廃に主眼を置いた貿易協定であり、EPAはそれに加えて、知財保護ルール等の非関税項目も対象とした貿易協定である。関税撤廃に関しては、EPAとFTAは同義といえる。



出典：経済産業省 [https://www.meti.go.jp/policy/trade\\_policy/epa/index.html](https://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/epa/index.html)

\* 日本の EPA・FTA の現状 (2019 年 12 月現在) :

- ・発効済 (17 協定) : シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、ASEAN、フィリピン、スイス、ベトナム、インド、ペルー、オーストラリア、モンゴル、CPTPP、EU
- ・署名済 (1 協定) : TPP
- ・交渉中 (5 協定) : カナダ、コロンビア、日中韓、RCEP、トルコ

◆そもそも日米貿易協定はFTAなのか？

日米両国は18年9月の首脳会談で協定の交渉開始に合意し、日本政府は当初、これをFTAではなく「日米物品貿易協定（TRADE AGREEMENT ON GOODS）：TAG」と称していた。しかし、本協定の最終名称からは「ON GOODS」が消え、シンプルに「TRADE AGREEMENT」となった。

また、貿易の国際ルールであるWTO（世界貿易機関）協定は、「輸出入に関する最も良い待遇を全加盟国に与えること」を定めている（「最恵国待遇原則」）。FTAはその例外として認められているのだが、仮にTAGがFTAではないとすると、日米間のみに特別低い関税率が存在することになるため、WTO協定違反となりかねない。よって、日米貿易協定はFTAと考えるのがリーズナブルである。

◆発効に一定の意義はあるが、真価は今後の交渉次第

日米貿易協定は、19年4月の交渉開始から約半年という短期間の交渉で最終合意し、発効することとなった。主な特徴と課題は以下の通りである。

①日本が参加するメガFTA・EPA第3弾

- ・CPTPP、日EU EPAに続く、日本が参加するメガFTA・EPA第3弾。RCEP（「東アジア地域包括的経済連携」：日中韓ASEAN印豪NZが参加）交渉にも追い風。企業の生産立地戦略上、関税が安くなる日本の優位性が高まる可能性も。

②1月発効は一部のみであり、第2弾交渉に期待

- ・米国はTPP並みの低い農産品関税を享受したが、日本に大きなメリットのある自動車関連の関税交渉は次回へ持ち越しとなった。
- ・関税撤廃率は日本84%、米国92%となっている。交渉前の自動車関連関税も撤廃率にカウントしており、「関税その他の制限的通商規則を実質上の全ての貿易について廃止する」としたWTO協定のFTA要件を満たすか疑問。

③協定履行中は自動車・自動車部品への追加関税は回避

- ・米国は通商拡大法232条を根拠に自動車等への追加関税を検討しているが、これは一方的な措置であり、WTO協定違反の可能性もある。よって追加関税回避は成果とはいいいにくく、関税減免の早期実現が期待される。

以上の通り、本協定の発効には一定の意義があるものの、真の価値は次回以降の関税削減交渉にて問われるといえよう。

【田中雄作】