

RIETI-JETROシンポジウム
「貿易投資のグローバル・ガバナンスー自由貿易を守るためにー」
プレゼンテーション資料

2012年6月7日

永田 理

トヨタ自動車株式会社常務役員
(日本自動車工業会国際委員長)

自由貿易の推進について

トヨタ自動車株式会社 常務役員
(日本自動車工業会 国際委員長)
永田 理

疑問に感じている点

1. 日本の自動車市場は閉鎖的か
2. 日本で自動車に課されている税体系は、
海外メーカーに対して非関税障壁か

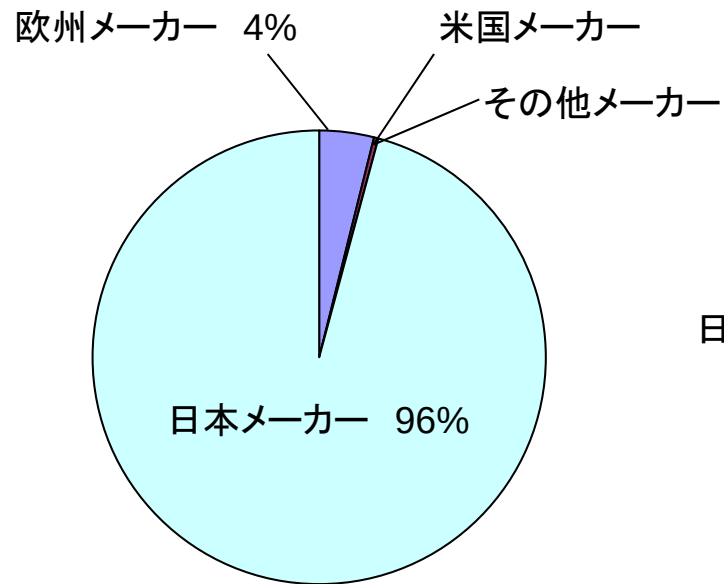
1. 日本の自動車市場は閉鎖的か

輸入関税率の比較

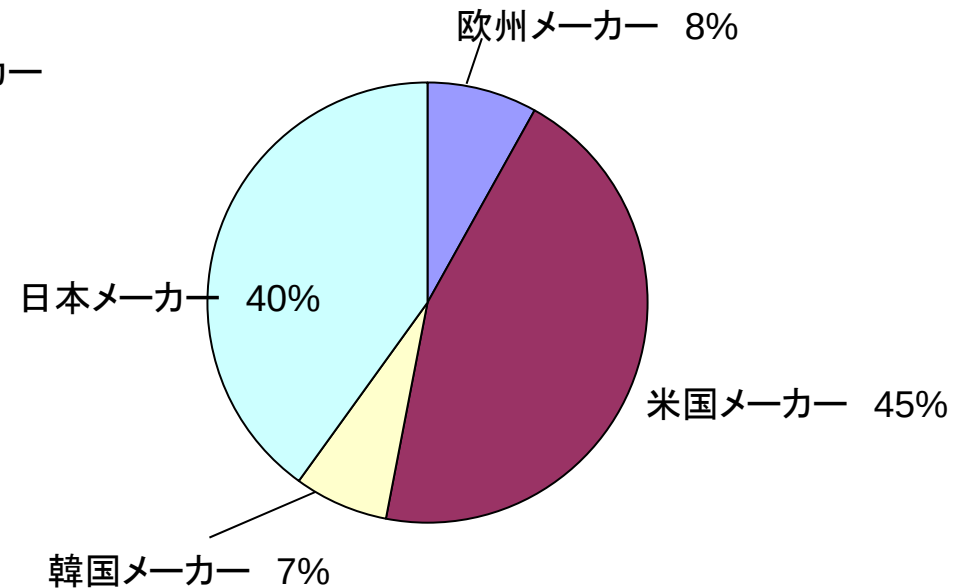
	乗用車	トラック
日本	0%	0%
米国	2.5%	25%

1. 日本の自動車市場は閉鎖的か

日本市場の国別メーカーシェア(2010年)



米国市場の国別メーカーシェア(2010年)



出所: The Trans-Pacific Partnership FTA & Japan (American Automotive Policy Council, 2011.11.28)

商品

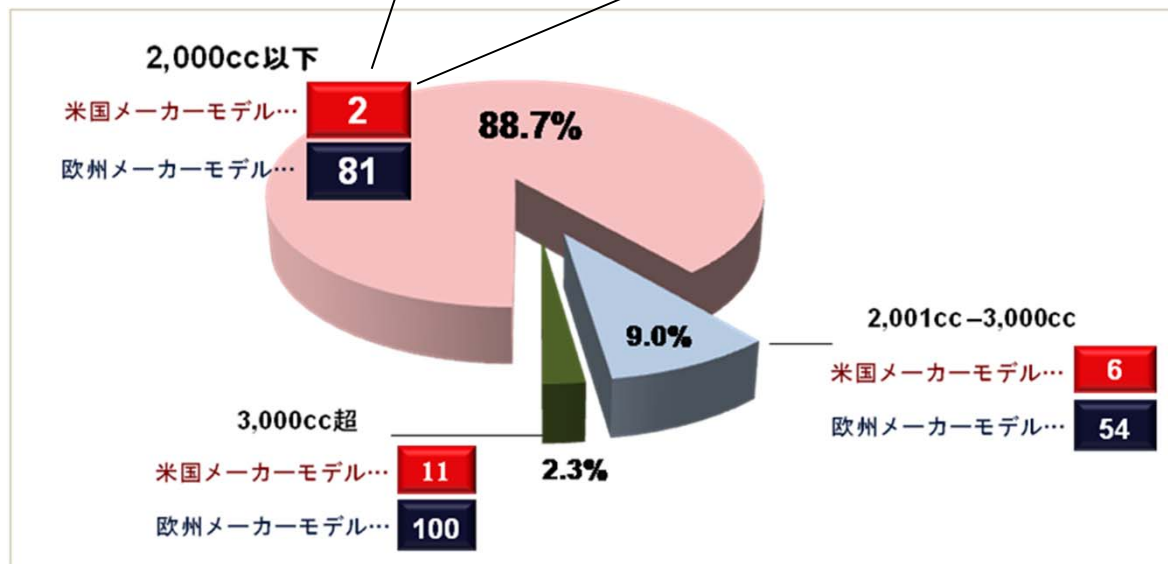
日本の排気量別乗用車市場と投入モデル数(2011年)



出所: Response



出所: Response



出所: 日本自動車工業会資料

マーケティング

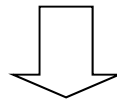
2011年東京モーターショーへの出展社数

欧州メーカー					米国メーカー	
						
						--0--
						



販売実績＝閉鎖性の指標か

- 販売の結果は、商品開発、マーケティングなどの総合的な企業努力の結果ではないか



- 非関税障壁と思われる具体的な制度を指摘することによって、建設的な自由貿易推進に向けた話し合いが可能になる

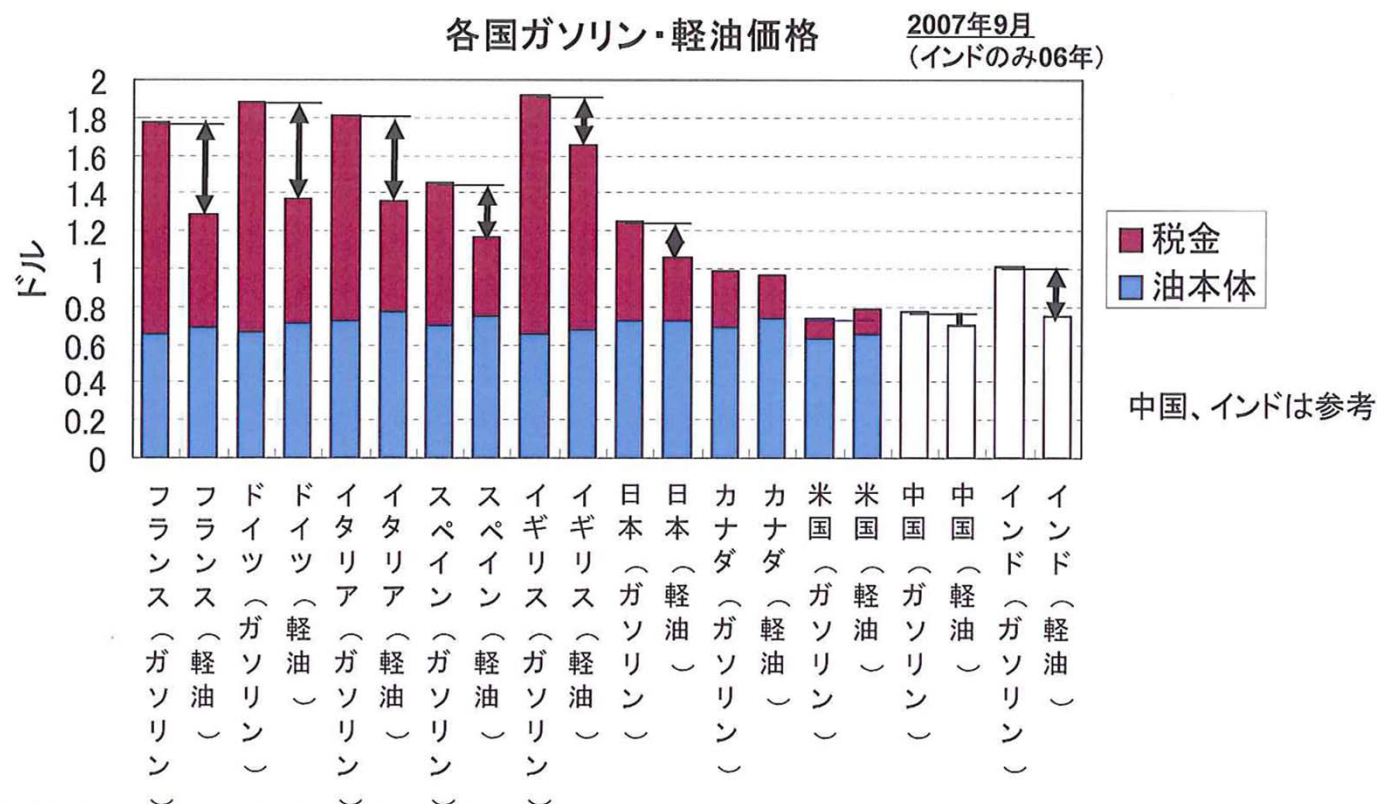
例：EU委員会が提示した31項目の非関税措置リスト

2. 日本で自動車に課されている税体系は 海外メーカーに対しての非関税障壁か

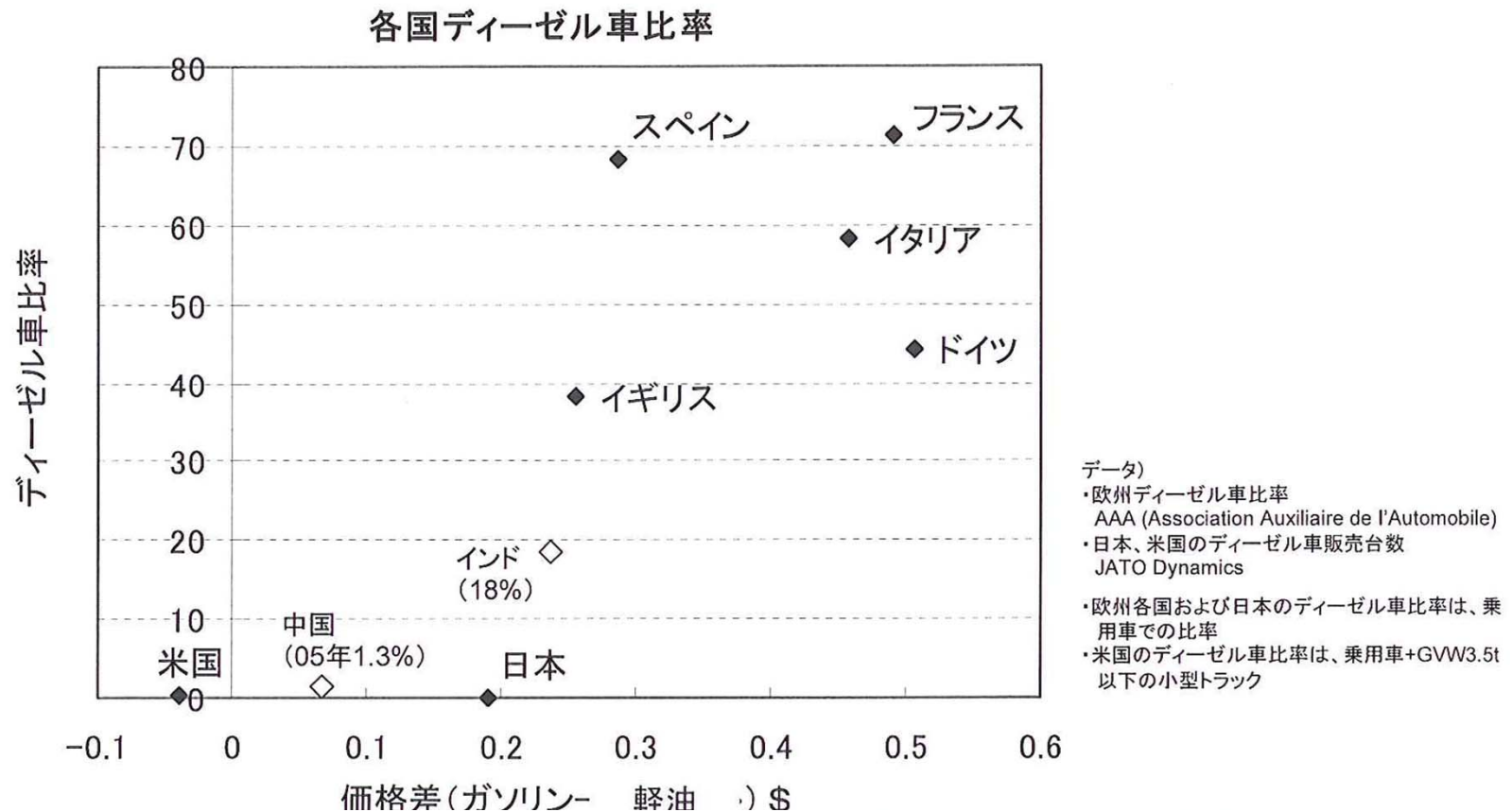
- 欧州自工会は、日本の非関税措置6項目について改善を要望
- その一つが軽自動車
 - 軽自動車と普通自動車の課税体系
⇒内外無差別だが...

他国の例(ガソリンと軽油に課される税金)

- ・欧州(特に仏、独)においてはガソリンと軽油の税のギャップが大きい



出所: 野村総合研究所「環境時代の自動車パワートレイン戦略」(2009. 3)



出所: 野村総合研究所「環境時代の自動車パワートレイン戦略」(2009. 3)

⇒各々の国の税体系＝市場にバイアスをかけている？

⇒相手国の内国税の体系に対する意見・批判は、
自由貿易の推進のために、どこまで許されるのか？