

# 欧州

## 米 EU 間 FTA が目指す規制協力

ジェットロ海外調査部欧州ロシア CIS 課 木場 亮

欧州債務危機からの脱却を目指す EU が、景気浮揚策として重視するのが米国との包括的貿易投資協定 (TTIP) だ。現在交渉中の TTIP では、両国の主要輸出品目で規制協力を進め、相互の輸出企業の相手国市場でのビジネス円滑化や国際的なルール作りを主導しようとしている。両者の規制協力は、EU や米国のビジネス環境の変化や世界のルールの変化を通じて日本企業にも影響を与える。

### 相手国でのビジネスを円滑に

2014 年 11 月に発足した新体制の欧州委員会で、ユニケル欧州委員長が掲げる“10 の優先政策課題”の一つが TTIP 交渉の推進だ。12 月 18 日に行われた欧州理事会 (EU 首脳会議) でも 15 年内の合意形成を目指すことが打ち出された。

欧州債務危機の影響が続く下で、景気回復を最優先課題とする EU は、対域外貿易額の約 14% (13 年) を占める最大の貿易相手国の米国との FTA (自由貿易協定) を締結し、EU 企業の輸出増や米国市場での EU 企業のビジネス円滑化に寄与することを狙う。16 年に入ると米国大統領選挙に向けた動きが本格化し、米国政府は大きな政治的決断を下しにくくなる。このため、15 年内に交渉をまとめて FTA のメリットを早く享受したい、というのが EU の思惑だ。15 年 2 月までに 8 回の交渉を済ませるなど、議論は本格化している。

TTIP 交渉で EU と米国の産業界が重視するのが産業の規制協力推進だ。企業が他国に製品を輸出する際、企業は相手国の規制を調べ、その規制で定められた基準などを満たすよう製品の仕様を必要に応じて変更する。多くの場合、相手国からは基準を満たしていることを証明することが求められる。相互の規制の違いが

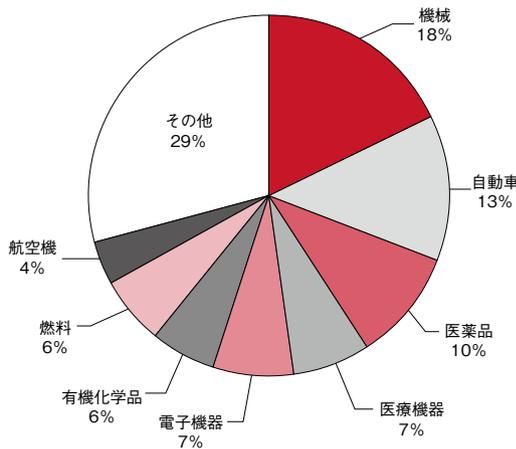
なくなれば、企業はこれらの手順を経る必要がなくなり、輸出や相手国市場での販売がしやすくなる。EU 企業の 9 割以上は中小企業だ。これら企業にとって、他国の規制を精緻に調べ、仕様変更に対応することは多くの手間とコストがかかり容易ではない。中小企業にとってもこれによって享受する恩恵が大きくなるゆえんである。米 EU は主要産業ごとの規制協力により相互に規制の調和を目指す。

### 自動車の安全基準を共同検証

規制協力の対象分野は米 EU 相互の輸出で大きな役割を果たす自動車、化学、医療機器などだ (図参照)。これらのうち自動車では、相互の安全基準の内容は異なっても「同等レベルの安全性 (equally safe)」が確保されていれば EU の車を米国で、米国の車を EU でそのまま走らせることができるようにすることを究極の目標に据える。14 年 5 月、当時のドゥ・グヒュト欧州委員 (通商担当) はドイツ経済エネルギー省での講演の中で、米国車、欧州車ともに安全基準が同等であると認められれば「より多くの米国車を欧州で、欧州車を米国で運転できるようになる」と述べている。

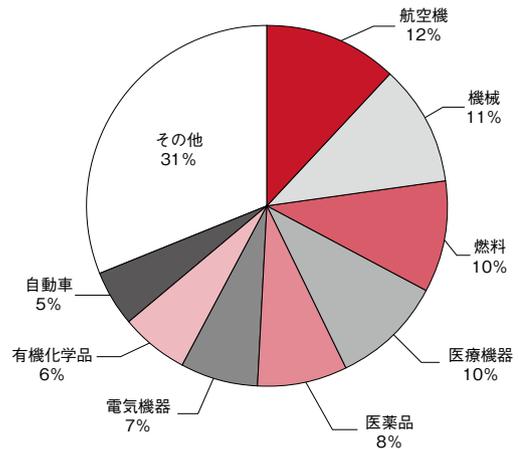
例えばシートベルト。EU と米国では、車体に取り付けたバックルの位置や、最大荷重に達するまでの許容時間などの基準が異なる。しかし、乗っている人の安全確保という観点から基準が定められていることに違いはない。同じ条件で衝撃テストなどを行った結果、同等レベルの安全性を確保していると米 EU それぞれが認めれば、バックルの位置などについては同一基準にしなくてもよいと認める、という考えだ。米 EU のさまざまな自動車部品の安全基準が同等レベルかどうかについては、現在、米 EU 間で共同検証作業が行

図1 EU27の対米輸出品目別割合（2013年値）



注：図1はEU側統計、図2は米国側統計に基づく  
資料：図1、2とも World Trade Atlas を基に作成

図2 米国の対EU27輸出品目割合（2013年値）



われている。

自動車分野では、こうした既存の規制だけでなく将来策定が進むとみられる規制についても協力を行うことが交渉の中で議論されている。自動車は、燃料電池自動車の登場などにより技術革新が進む。それに伴い新たな規制の策定が必要となる。新規制を作る際には、例えば早期に情報交換するなどして米EUそれぞれで作られる規制内容の隔たりを極力なくすことを目指す。

### 産業界20年越しの期待

TTIP 交渉が始まったのは13年7月だが、米EUの産業別規制協力協議は、既に約20年前から二国・地域間で続けられてきた。この他に、米EUを含む多国間で行われる国際会議の場でも世界レベルの規制の調和について協議がなされてきた内容もある。しかし、そもそもEUと米国の規制内容は多くの分野で隔たりが大きい。また、相互の貿易量が大きいことから、規制を変えた場合の国内への影響も必然的に大きくなる。産業界は相手国市場でのビジネス拡大のために総じて規制協力を積極的である。だが、環境や安全に関わる規制については消費者保護の観点から、規制当局が変更は難しいと消極的になる内容もある。EUと米国の規制協力がなかなか進まなかった要因はここにある、というのが双方の産業界の見方だ（複数のEU側業界団体関係者）。そのため産業界は、TTIP交渉の中で規制協力を推し進めることに強い期待を抱いている。

日本企業にとっての影響はどうか。EUと米国両者

の市場の規制が変更されれば、当該市場でビジネスをする日本企業も対応を迫られる。特に、自動車、化学、医療機器などの分野では、国際会議の場において日本はもとより米国やEUの発言力も大きい。多国間の会議での国際ルール作りでは日米EUが協働していることも多いが、国際会議の枠組みとは別に米EU、日EUといった二国・地域間（バイ）で協議された内容が、国際会議での議論に反映される可能性がある。

これまでのTTIP交渉を通じ、自動車では相互の規制の安全性のレベルが実際に同じかどうかの検証が始まった。化学では、化学物質の分類や表示に関する国際ルール「国連GHS」を相互に採用することなど2件のパイロットプロジェクトが始まることなどが決定した。

しかし、産業別規制協力がスムーズに進むわけではない。非政府組織（NGO）などの中には、EUが独自に築いてきた高度な安全基準を米国に譲歩して低下させる恐れがある、との強い懸念を抱く人もいるからだ。ドイツなどではTTIP交渉反対の世論やデモが巻き起こる一因にもなっている。反対派の中には、化学分野をTTIP交渉から外すことを求める声すらある。こうした中、前述の自動車の安全基準についても、科学的検証に基づくとはいえ、反対派が「両方の基準内容は異なるが同等レベルで安全」と納得するかは疑問だ。

15年も残すところ9カ月余り。今後の交渉の中でどこまで産業別規制協力の具体的な成果が生み出されるのか注目される。

JS