

## 英国の EU 離脱と日本

畠山 襄 Noboru Hatakeyama

(一財) 国際貿易投資研究所 理事長

EU から英国が離脱する旨の英国国民投票が多数を占めて、世界を驚かしてからほぼ3ヶ月近くになった。この間、私がやや違和感を感じたのは、英国はこれだけのことをしておきながら一言の詫びもない、という点に関連する。

そもそも EU は、企業誘致などのために欧州主要国市場を単一市場にするべく、域内流通規制を撤廃することとした。それまで EC、欧州共通市場と呼ばれていたのを、EU に改める。1993 年からの実施予定で、そのための交渉は 1992 年に行う。

日本はその交渉の重要な立役者であった。というのは、当時、EU の中に日本車に関して GATT 違反の対日輸入制限を行っている国がフランスをはじめとしていくつかあり、これら諸国は、少なくとも実質的にこの制限を維持できなければ、域内流通規制撤廃に反対だと主張したのだ。それは、域内流通規制が撤廃されると、表玄関で対日輸入制限をしても、ドイツ、オランダなど対日輸入制限をしていない国々に輸入された日本車が、陸路、すなわち裏口から無尽蔵に入ってきてしまう。これでは対日輸入制限が形骸化するので、日本車の対 EU 輸出は自主規制してほしいし、現地生産車の生産量も自主規制してほしい、これが EU の 1992 年における対日要求であった。EU の域内流通規制が撤廃されれば、EU 経済は一層発展し、EU へ現地進出した日本企業も域内規

---

制の撤廃などで裨益するだろうから、というのが EU 側の要求の正当化の根拠であった。これに対し日本側は、対 EU 輸出自主規制は受け入れ、現地生産車の生産制限は拒否した。

いずれにせよ、EU の結成時には経済発展にそれが寄与すると称して、EU はいわば売り込んできた。それが本当なら、分裂すれば経済発展に支障が出るはずだ。経済発展に寄与するとして連絡があるなら、経済発展に支障が生じる時も連絡があつて然るべきだ。それが何の連絡もない、というのは極めて遺憾な話であった。

英国の EU 離脱は、少なくとも日本側と十分な協議のうえ決定するべきであったと考えられる。無論、キャメロン前政権は進んで EU 離脱を決定したわけではない。国民投票に敗れた結果、そうなつたに過ぎない。しかし、国民投票に本件をかけることを決定したのは誰だったのか。そして、その決定の際に英国政府は日本政府と十分協議したのか。

1980 年代前半からの、特にサッチャー英国首相を中心とする欧州政治家の対欧投資勧誘は激しかった。無論、それらの勧誘は、当時の欧州経済共同体 (EEC) の存在を当然の前提としていた。日本側からすれば、EU への投資を実施する限り、その製品は、他の EU 諸国へ輸出される場合の無関税等の前提条件をいわば所与のものとしてきたのは当然であった。換言すれば、それは国と国、或いはその連合体との約束だったのだ。今その約束が、英国の EU 離脱という債務不履行で破られようとしている。

そこで出てくるのが、当然、債務不履行による損害賠償という話だ。この問題は、これから 2 年間は行われるという英 EU の離脱交渉の中の中心問題である。この意味で、来たるべき英国の EU 離脱交渉は、これら両当事者だけの問題でなく、これまでに EU

の存在を前提に対英・対EU投資を行ったすべての国を巻き込む一大通商問題となろう。

更にこの問題を一般化すれば、およそ各国は、FTA 或いは関税同盟などの経済統合協定を結ぶときは、それを破棄する場合にどう対処するのかを、当該協定上明らかにしておくべきであろう。

現在、日本とEUのFTA交渉が行われている。年内大筋合意が目標とされているが、相手の「EU」の中身が変化したのでは、この目標達成は難しいかもしれない。いずれにせよ、この日EU・FTAには、特定の国の離脱の規定が必要なかどうか、よく検討する必要があるだろう。