

我が国が締結した EPA 利用の状況、効果、課題に関する調査研究報告書

平成 22 年 3 月

財団法人 国際経済交流財団

委託先：野村総合研究所



この事業は、競輪の補助金を受けて実施したものです。

<http://ringring-keirin.jp>

当該事業結果の要約

【調査の背景と目的】

我が国は、平成 21 年 10 月現在、10 カ国 1 地域との EPA が発効している。しかし、昨年度の国際経済交流財団の調査では、EPA の発効国は増えているものの活用に関しては十分な成果を得られていない状況も把握されている。

このような現状から、我が国が EPA をより効果的なものとし、企業による活発な利用を実現してゆくためには、すでに発効している EPA の企業における活用状況を把握し、活用を促進するための課題を洗い出した上で、改善すべき点を整理することが求められる。

本調査研究では、既に締結されている EPA の利用状況、効果、及び課題を分析することを目的とする。

【主な分析項目】

貿易額上位の産業である、自動車、電気電子、鉄鋼産業について、統計情報の収集及び、各産業の主要企業に対するヒアリングによる情報収集により、以下の観点について分析をし、産業構造の観点と、EPA 活用の目に見えないコストの観点から、EPA 活用に関する現在のハードルを明らかにする。

分析 1

産業別の日本企業の EPA 締結国に関わる構造を明らかにし、産業としての EPA の必要性を明らかにする。また、産業の中で企業間の関係により、EPA を活用する必要に迫られており、現在の EPA では過度に負担が掛かっている企業セグメントがあれば抽出し、サポートの要点なども分析する。

分析 2

EPA を活用している企業において、EPA 活用の準備、活用実務における工数から推定される管理会計上のコストやその他直接費用と、ロジスティクスコスト全体とを対比し、EPA 活用の意思決定において、どの程度、準備や活用実務でのコストが影響しているかを分析する。また、産業別の EPA 活用のコスト構成の特色を分析し、産業別の EPA 活用促進に向けたサポートの要点なども分析する。

分析 3

コストの問題だけでなく、EPA が活用されにくくなっている要因が想定される（他の協定を既に使っている、既に関税メリットは無いなど）。産業別の意見を取りまとめ、コスト要因以外での原因を明らかにし、EPA 活用の促進に向けて取り組むべき課題を分析する

【分析結果】

(分析1)

ロジスティクスの特色は、産業別・地域別に大きく分かれていることが分かり、大きく以下の要点が挙げられる

自動車産業：数量の少ない高付加価値完成車は、シンプルな日本からの物流になっている傾向が強いが、大衆車は現地での調達傾向が高まっている。このため現地調達できない部品の輸出がクローズアップされるが、かなりの部分は完成車メーカーが日本で調達して、完成車メーカーが輸出する物流となっている。また部品については、商社の役割も大きく、少量多品種に対応する役割を担っている。また生産国でも消費地域でもある ASEAN は域内での生産分業がなされており商品の移動も活発であった。

電気電子産業：コア部品の拠点が日本から、中国・台湾・韓国に移りつつあり、そこからグローバルに部品供給をしている構造がある。完成品工場の現地化は自動車以上に進んでおり、薄型 TV など日本が競争力を持つ一部の製品では、超高付加価値セグメント以外で日本の EPA を活用する機会がほとんど無い。

鉄鋼産業：日本から消費地に輸出する比較的シンプルな物流構造であった。

(分析2)

EPA の情報収集から活用に至るまでを 16 個のアクティビティに分解して、産業別の取引の特性などを加味したコスト試算を実施した。産業別に以下の示唆が得られた

自動車産業：完成車メーカーよりも部品メーカーや商社に大きな負担が掛かることが分かった。この負担の内容は、情報収集や意思決定、原産地資格充足の必要情報収集など、EPA 活用前に必要な「固定費」的なコストが 80%以上であった。

電気電子産業：電気電子産業も自動車部品や商社と同様に部品調達先が多く、「固定費」的なコストが重くのしかかる構造となっている。電気電子産業は、製品数が多いことが更に取組みの難易度を上げており、優先順位付けした活動しか現実的にはできていない。

鉄鋼産業：産業として鉄鋼メーカーが積極的に活用のための情報収集や対策をしたため、最も頻度高く活用している業界である。部品調達先がシンプルであり、「固定費」的なコストは小さく、総額としてのコストも小さい。今後は、EPA を多量に使うことによる「変動費」的なコストをどう下げていくかに課題意識が移っている。

(分析3)

自動車産業：完成車では EPA 活用をしている一方で、自動車部品産業、特にメキシコでは、

EPA では効果が得られない部品も多々あり、現地政府が提供する関税優遇策（レグラオクターバ）を活用する企業が多く見られた

電気電子産業：自動車と同様にメキシコでの EPA 範囲や関税率の問題で、EPA が活用されていない例が見られた。

鉄鋼産業：基本的に EPA は活用できる地域では全て活用していた。

【分析結果から得られた今後の課題】

1. EPA と実務をつなぐマニュアルの作成

「固定費」的コストを下げるのが、より幅広い EPA の活用に必須であることが分かった。これには、産業別に、物流や、取引関係がが大きくことなることを反映した産業形態別の、取り組み準備マニュアル+実例集と、利用フォーマットを作成して発信する必要がある。特に原産地規則の充足準備は、現在のところ第三者認証を前提とした情報提供を意図したものであるが、EU 等で導入されている、原産地資格の自己認証制度は、人工コストや情報提供すべき情報の質や量を大幅に軽くすることができる制度変更と考えられる。

2. EPA を活用する企業が協力を依頼するための環境整備

本調査の対象の日本企業では、基本的に輸出者自身が、情報収集し、原産地判定を自社で実行することしか実施されていないことが分かっている。また産業によっては、サプライヤがコスト情報の提供に対して、後ろ向きな状況であることが本調査では明らかになった。これに対して以下の対策が必要と考えられる

- ・ 最終的に EPA を活用する企業の法令順守の観点からのサプライヤ協力の必要性など様々な観点でサプライヤの協力を得るための、国からの情報発信
- ・ 複数の調達先に対応する必要があるサプライヤの対応業務低減のための、情報提供フォーマットの作成と提示
- ・ サプライヤとしての情報収集マニュアルの作成と提示

3. 原産地証明と他の貿易システムとの連携

本調査では、原産地規則の充足から、日々の貿易実務での原産地証明取得に至るまで、トータルでシステム化を検討している企業が複数存在していた。原産地証明書の取得での情報システム化が欠けている部分の電子化という小さな視点だけでなく他の貿易システムとの連携を図り、企業システムと自動的に連携できる受け皿を作る必要がある。また、難易度は高いが、EPA 対象国での原本の電子化が実現できれば更に障壁は下がる可能性がある。

目次

1 章. 調査の目的と方法.....	2
(1) 調査の背景と目的	2
(2) 調査の内容	3
(3) 調査の方法	4
1) 統計及び公開情報調査	4
2) インタビュー調査	4
(4) 分析項目	6
2 章. 主要な輸出産業における物流の状況.....	7
(1) 主要国に対する輸出額から見るEPAの効果	7
(2) 主要産業の物流の状況	25
3 章. EPA活用のメリットとデメリットの分析.....	36
(1) EPA活用に必要な組織体形	36
(2) EPA活用に必要なコスト	38
(3) EPAの費用対効果	43
4 章. 企業におけるEPA活用に関する課題意識.....	51
(1) EPA活用状況	51
(2) EPA活用に関わる問題点	56
(3) その他の地域における貿易上の課題点	64
5 章. EPA活用の促進に関する今後の課題.....	72

1章. 調査の目的と方法

(1) 調査の背景と目的

我が国は、平成 21 年 10 月現在、10 カ国 1 地域との EPA が発効している。しかし、昨年度の国際経済交流財団の調査では、EPA の発効国は増えているものの活用に関しては十分な成果を得られていない状況も把握されている。昨年度の調査では、主に中小企業を対象として、10,000 社(うち、回収率 19.1%にあたる 1,912 社)へのアンケートを実施し、EPA の利用促進に向けて、以下の結論が得られた。

1) 即時撤廃品目が限られている

EPA で十分に関税が下がっていないため、利用が進んでいないと考えられる。したがって、EPA 見直しの政府間交渉で、関税引き下げスケジュールを見直す、EPA 対象品目を増やすなどして、できるだけ早期に、関税を十分に下げることが必要となる。

2) 対象品目貿易量が少ない企業が多く EPA 利用のメリットが、コストに見合わない

対象品目の貿易量が少なくても、EPA 利用のコストメリットが出るような、利用手続きが必要となる。原産地証明手続きの簡略化、手数料低減を考えてゆく。まずは、原産地証明の申請書への入力項目を減らす、過去に一度申請したものについて、再度入力不要にする、など。

3) 原産地証明取得の手続きが煩雑であること

上記同様、原産地証明手続きの簡略化が求められる。

4) EPA 利用方法が不明確であること

企業が EPA 利用方法にアクセスしやすい環境を、JETRO や商工会議所と共同して作ってゆくことが求められる。具体的には、企業から最も求められている関税率情報と EPA の利用方法を、企業がすぐに手に取れる形で提示してゆく。たとえば、本調査で行ったアンケートに同封したパンフレットの内容を、より詳しく、より多くの企業にとっての教本となるようなものとしたうえで、定期的に改訂し、企業に定期的を送付する。

このような昨年度調査の結果を踏まえ、我が国が EPA をより効果的なものとし、企業による活発な利用を実現してゆくためには、すでに発効している EPA の企業における活用状況を把握することが必要である。つまり、EPA 活用メリットに対して具体的にどの程度のコストが掛かっているのか、そして利用方法が不明確と言っているのは、具体的にどのようなポイントに不明確さを感じているのかなど、上記に昨年度示された改善案がより具体的に検討できる情報収集が必要である。本調査での情報収集により、更に活用を促進するための課題を洗い出

した上で、改善すべき点を整理することが求められる。

本調査研究では、既に締結されている EPA の利用状況、効果、及び課題を分析することを目的としているが、参考として、EPA を今後締結していく国地域についての情報収集も実施する。

(2) 調査の内容

上記の調査背景から、本調査研究では、以下の活動を実施する。

- ・ 日本企業のグローバル戦略において、EPA が活用された事例を収集する。
- ・ 主要産業での日本企業のグローバルの流通を把握し、日本と対象国間の EPA が日本企業のグローバル展開に資するものであるかを把握する。
- ・ 日本企業が調査対象となる EPA に注目した理由、当該企業が分析したメリットデメリットなど、日本が今後締結していく EPA が企業に活用されるために必要な要件を洗い出す。
- ・ 調査対象となる EPA が企業のグローバルオペレーションにもたらす影響のプラス（利益部分）とマイナス（コスト）を定性面、定量面の双方から情報収集する。
- ・ 日本の EPA の効果や現状の課題を分析し今後の改善の提言をするために、今後日本が EPA の締結が必要な国も含めた産業構造や EPA が解決すべき課題の情報収集も実施する。

上記の項目を調査する際、以下の点に焦点を当てて調査を実施する。

- ・ 調査対象産業は、輸出額が大きく、EPA の改善において重要な産業である、自動車、電気電子、鉄鋼とし、その産業に属する企業からの情報収集を実施する。
- ・ 各産業での産業構造・物流ルートなど、背景となる情報にもフォーカスをあて、EPA 締結国だけでなく、グローバルの産業動向も加味した当該国 EPA の改善ポイントを明らかにする。
- ・ 調査地域は、EPA 締結国として、メキシコ、ASEAN を対象とし、補足的に EU、メルコスールの情報収集も実施する

(3) 調査の方法

1) 統計及び公開情報調査

本調査では、EPA 締結国での、各産業の貿易の推移、関税の状況を把握し EPA 活用のポテンシャルを分析した。以下の統計及び公開情報を調査し研究に活用している。

- ・ 貿易状況の把握
 - ◇ United Nations Commodity Trade Statistics Database
 - ◇ 財務省貿易統計
 - ◇ Jtrade（日本関税協会）
 - ◇ WorldTariff（FedEx Trade Networks）
- ・ 自動車産業
 - ◇ 自動車部品工業会：出荷動向調査
 - ◇ 日本機械輸出組合：各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望 「2009年版」
 - ◇ 各種民間調査会社情報
 - ◇ 調査対象企業ホームページ
- ・ 電気電子産業
 - ◇ 各種民間調査会社情報
 - ◇ 日本機械輸出組合：各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望 「2009年版」
 - ◇ 調査対象企業ホームページ
- ・ 鉄鋼産業
 - ◇ 日本鉄鋼連盟ホームページ
 - ◇ 日本機械輸出組合：各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望 「2009年版」
 - ◇ 調査対象企業ホームページ

2) インタビュー調査

本調査では、上記の統計や公開情報の調査だけでなく、各産業の大手企業での物流状況や EPA の活用状況を把握し、産業として EPA の更なる活用の可能性を把握するために、インタビュー調査を実施する。

インタビュー調査では、各産業の主要プレーヤーである企業、もしくは貿易をサポートする企業に対して実施する。インタビュー調査では調査目的を達成するために以下の項目での情報収集を実施する。

- ・ 対象地域での EPA 活用の有無
 - ◇ EPA もしくはそれ以外の税制恩典の活用状況
 - ◇ EPA を活用している理由、しない理由
- ・ 企業活動の概要

- ◇ EPA 活用の背景となる、企業のロジスティクスの経路
 - ◇ EPA 活用に至るまでの準備業務、EPA 活用時の定常業務など、EPA によって負荷される追加業務の現状
 - ◇ EPA 活用の判断基準として EPA によって増える負担と比較ができる従来のロジスティクスコストや時間などの情報
 - ◇ EPA 活用のための社内の体制
 - ◇ EPA 活用のための社外リソースの利用
- その他の現在の企業における貿易の課題
 - ◇ ビジネス環境整備に資する貿易上の問題点

(4) 分析項目

(3) で得られた情報により、以下の分析を実施し、EPA がより活用されるための改善課題を提示する。ここでは、EPA 活用における背景となる産業構造、EPA 活用実務の負荷、EPA 活用に関わる制度環境の背景などを分析し、本調査研究の目的を達成することを念頭に置いている。

分析 1

産業別の日本企業の EPA 締結国に関わる構造を明らかにし、産業としての EPA の必要性を明らかにする。また、産業の中で企業間の関係により、EPA を活用する必要に迫られており、現在の EPA では過度に負担が掛かっている企業セグメントがあれば抽出し、サポートの要点なども分析する。

分析 2

EPA を活用している企業において、EPA 活用の準備、活用実務における工数から推定される管理会計上のコストやその他直接費用と、ロジスティクスコスト全体とを対比し、EPA 活用の意思決定において、どの程度、準備や活用実務でのコストが影響しているかを分析する。また、産業別の EPA 活用のコスト構成の特色を分析し、産業別の EPA 活用促進に向けたサポートの要点なども分析する。

分析 3

コストの問題だけでなく、EPA が活用されにくくなっている要因が想定される（他の協定を既に使っている、既に関税メリットは無いなど）。産業別の意見を取りまとめ、コスト要因以外での原因を明らかにし、EPA 活用の促進に向けて取り組むべき課題を分析する

2章. 主要な輸出産業における物流の状況

(1) 主要国に対する輸出額から見る EPA の効果

1) 対象地域における輸出貿易の近年の推移

① 輸出貿易額調査の前提

【対象商品の抽出条件】

本調査では、日本からの輸出上位品目である、自動車関連製品、電気電子関連製品、及び鉄鋼関連製品に注目し、これらの産業での EPA 活用に対する課題を検討するものである。図表 1 は、日本の 2008 年の上位輸出品目を示したものであり、これを見ると自動車・機械産業が上位を占め、続いて電気電子、鉄鋼が続いている。

図表 1 2008 年の日本の産業別輸出金額

HS Code	Description	Trade Value(USD)
87	Vehicles other than railway or tramway rolling-stock, and parts and accessories thereof	\$172,203,050,410
84	Nuclear reactors, boilers, machinery and mechanical appliances; parts thereof	\$151,143,766,503
85	Electrical machinery and equipment and parts thereof; sound recorders and reproducers, television image and sound recorders and reproducers, and parts and accessories of such articles	\$138,579,773,180
72	Iron and steel	\$39,199,765,420
99	Commodities not specified according to kind	\$36,873,328,349
90	Optical, photographic, cinematographic, measuring, checking, precision, medical or surgical instruments and apparatus; parts and accessories thereof	\$34,317,336,981
	Other commodities (inside selection)	\$209,095,142,496
	Other commodities (outside selection)	\$3

出所：United Nations Commodity Trade Statistics Database

このような、状況を鑑み、本調査研究では、次の表に挙げる製品群について、メキシコ、ASEAN、EU、メルコスールへの輸出額の近年の変化について調査した。メキシコにおいては 2005 年に EPA が発効され、ASEAN においては 2008 年に包括的な EPA が発効されている。この年の前後で貿易額が延びていれば、EPA の効果により貿易が活性化されたことが推測できる。

図表 2 輸出額調査対象アイテム

分類		国・地域	小分類(6桁：品目名)	抽出の考え方
大	中(4桁)			
自動車	自動車 (8703)	メキシコ、ASEAN	①870323：1,500cc 超 3,000cc 以下のもの ②870322：1,000cc 超 1,500cc 以下のもの ③870324：3,000cc 超のもの	自動車の中でも輸出量が多いと考えられる乗用車(HS8703)の下位コード(6桁)から、対象国ごとに、輸出額上位3品目を抽出し、その合計を取る
		EU	①870323：1,500cc 超 3,000cc 以下のもの ②870332：ディーゼルエンジン車(1,500cc 超 2,500cc 以下のもの) ③870322：1,000cc 超 1,500cc 以下のもの	
		メルコスール	①870323：1,500cc 超 3,000cc 以下のもの ②870333：ディーゼルエンジン車(2,500cc 超のもの) ③870324：3,000cc 超のもの	
電気機器	テレビ (8528)	4地域共通	<u>2003~2006年</u> 852812：テレビジョン受像機器(ラジオ放送用受信機又は音声若しくはビデオの記録用若しくは再生用の装置を自蔵するかしないかを問わない。)(カラーのもの) <u>2007~2008年</u> 852872：テレビジョン受像機器(ラジオ放送用受信機又は音声若しくはビデオの記録用若しくは再生用の装置を自蔵するかしないかを問わない。)(カラーのもの)	HS85 類のうち、完成品の中で日本からの輸出が多いと考えられるテレビ(HS852872)を4地域共通して抽出。06年以前については、07年以降で抽出した品目に近いもので代替
	デジタルカメラ (8525)	4地域共通	852580：テレビジョンカメラ、デジタルカメラ及びビデオカメラレコーダー	HS85 類のうち、完成品の中で日本からの輸出が多いと考えられるデジタルカメラ(HS852580)について、4地域共通して抽出
	印刷機 (部品・付属品含む) (8443)	メキシコ、ASEAN、EU メルコスール	2003~2006年 以下のコード10種類の合算。 8443.60、8443.90、8473.30、8473.40、8473.50、8517.90、9009.91、9009.92、9009.93、9009.99 2007~2008年 844399:印刷機部品・付属品 2003~2006年 844319: オフセット印刷機(その他のもの) 2007~2008年 844313: その他のオフセット印刷機	HS84 類のうち、日本からの輸出が多いと考えられる印刷機(HS8525)下位コード(6桁)から、対象国ごとに、輸出額上位1品目を抽出。2006年以前については、07年以降で抽出した品目に近いもので代替
鉄鋼	鉄鋼(72および73)	メキシコ、ASEAN	721049: 鉄又は非合金鋼のフラットロール製品のうち亜鉛をめつきしたもので、波形にしていけないもの	鉄鋼・鉄鋼製品のうち、対象国ごとに、輸出量の多い品目を

	メルコスール		抽出
	EU	<p>722511: 合金鋼のフラットロール製品 (600 ミリメートル以上のものに限る。)</p> <p>730421(2003~2006 年)、730422・730423・730424 (2007,2008 年): 油又はガスの掘削に使用するケーシング、チュービング及びドリルパイプ (ステンレス製のもの)</p> <p>730429: 油又はガスの掘削に使用するケーシング、チュービング及びドリルパイプ (ステンレス製以外のもの)</p> <p>730441: 鉄鋼製の管及び中空の形材 (継目なしのもの。ただし铸铁製のものを除く。)のうち、油・ガスの掘削・輸送以外の用途に用いるもの</p>	

【地域のデータ取得条件】

本調査研究では、メキシコのような単一国でのデータ収集だけでなく、ASEAN、EU、メルコスールなどの経済圏も対象としているため、これらの地域での情報収集においては以下の点を留意して実施した。

図表 3 輸出データ取得条件

地域	データ取得条件
ASEAN	<ul style="list-style-type: none"> ・ Jtrade の対象国データの合計値 ・ 対象国(10 カ国): シンガポール、タイ、マレーシア、ブルネイ、フィリピン、インドネシア、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア
EU	<ul style="list-style-type: none"> ・ Jtrade の「EU」への輸出額を使用。 ・ 対象国 (27 カ国): ※スウェーデン、デンマーク、英国、アイルランド、オランダ、ベルギー、ルクセンブルク、フランス、ドイツ、ポルトガル、スペイン、イタリア、フィンランド、オーストリア、ギリシャ ※ (2004 年 5 月統計分より) マルタ、ポーランド、ハンガリー、キプロス、エストニア、ラトビア、リトアニア、スロベニア、チェコ、スロバキアが加盟 ※ (2007 年 1 月統計分より) ルーマニア、ブルガリアが加盟
メルコスール	<ul style="list-style-type: none"> ・ 対象国の輸出額の合計値 ・ 対象国 (5 カ国): アルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイ ・ ベネズエラは 2006 年 7 月に加盟議定書に署名のため、2006 年から加算対象とした。

② 輸出貿易額調査の結果

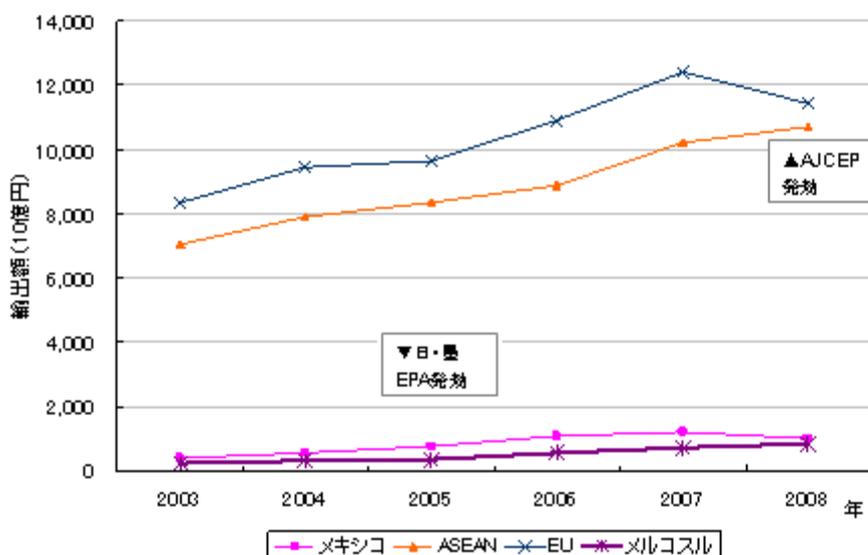
【地域別の全体としての輸出貿易活動】

本調査研究の対象地域である、4つの地域のうち、特に、ASEANでは貿易額が順調に伸びており、AJCEPを含む、EPA締結の効果が伺える。一方で、もう1つのEPAを締結している対象地域であるメキシコは、米国の景気の影響を大きく受けるため、市場拡大が伸び悩みを見せていることが分かる。

また、EUへの輸出については、2005年から2007年にかけては同地域の経済状況の発展に伴って順調に輸出額が伸びたが、2008年には米国サブプライムローン問題に端を発する急激な景気後退の影響を受けて、輸出額も減少したと考えられる。

一方、メルコスールへの輸出は、額自体はまだ比較的少ないものの、現地の経済状況の安定的な発展や市場の拡大に後押しされて、順調に伸びてきているといえる。

図表 4 メキシコ、ASEAN、EU、メルコスールのへの輸出の状況



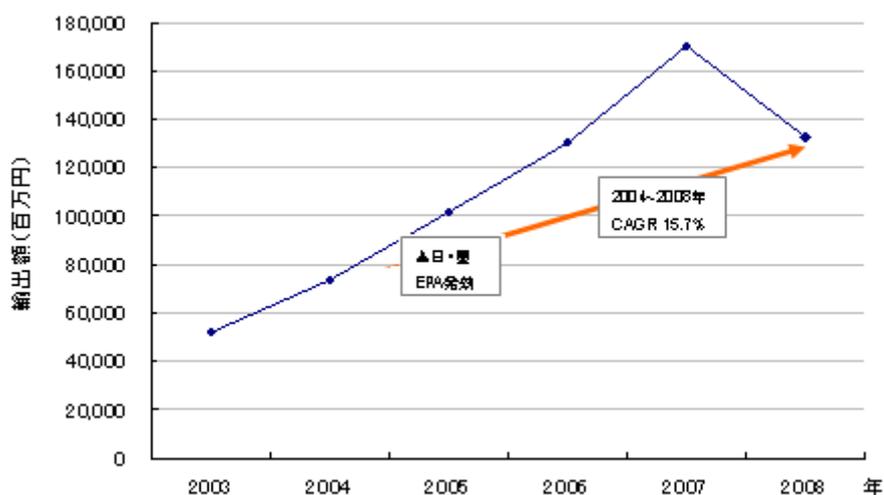
出所：Jtrade データより NRI 作成

【商品別・地域別の輸出貿易活動】

・自動車

次に、商品別に詳細に、地域別の貿易状況を見ると、まず、メキシコの自動車については、2005年のEPA締結以降、堅調な増加を続けた。08年にいち早く景気低迷に突入したメキシコ市場の影響を大きく受けているものの、EPA締結以降、2008年まで、日本からの自動車輸出額の年平均成長率（CAGR）は15.7%と、劇的な成長を見せた。

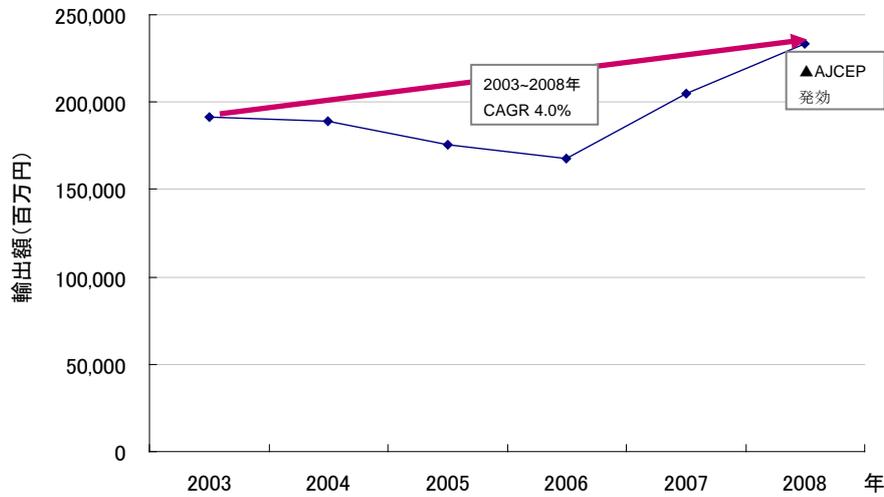
図表 5 メキシコへの自動車輸出の状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

それに対して、ASEAN 向けの自動車輸出金額の伸びは、2003 年から 2008 年の間では、4.0%と若干低い数値となっているが、多くの ASEAN 諸国との EPA が発効した 2006 年以降では CAGR で 11%の伸びを見せており、今後、自動車の対 ASEAN 輸出の更なる増加が期待される。

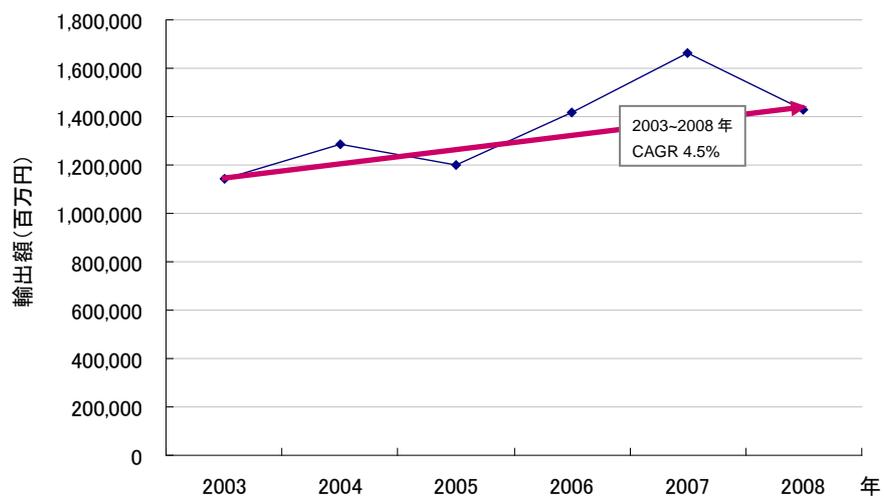
図表 6 ASEAN への自動車の輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

次に、参考として EU とメルコスールへの自動車輸出金額の推移を記載する。日本との貿易協定上、大きなできごととはなかった EU であり、2008 年には地域全体の景気後退の影響を受けて、自動車の輸出額も減退をみせた。しかしながら、日本からの自動車輸出金額は、関税が完成車で 10%もある中で、CAGR で 4.5%の伸びを継続しており、日本の自動車市場としての成長余地はまだ残っていると考えられる。

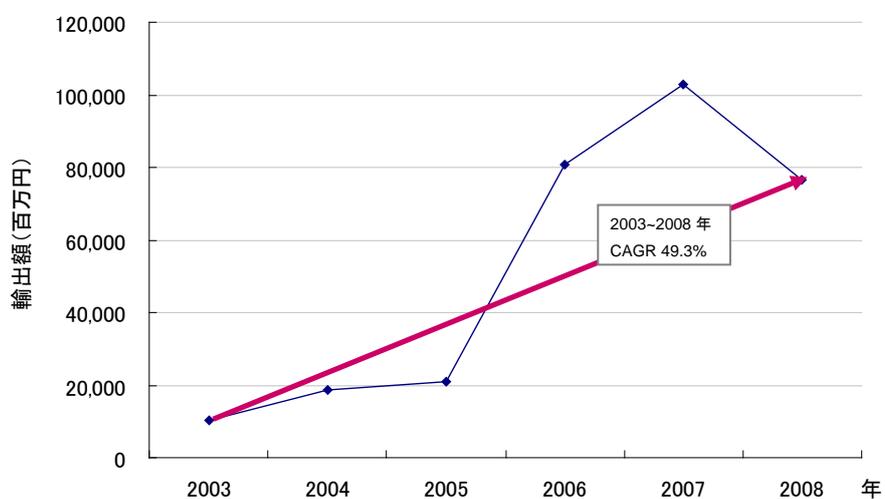
図表 7 EU への自動車の輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

南米についてみると、自動車輸出金額こそ非常に小さく、2008年にはリーマンショックの影響で輸出額がやや落ち込んではいるものの、相対的に見ると近年のメルコスール市場への輸出額の伸びは著しい。しかし、日本企業が既にブラジルなどの域内の国に進出していることや、メキシコとの間に経済補完協定（ACE）が締結され、とくに自動車、自動車部品等について相互に特惠関税を供与する協定（ACE no.55）が発効していること、アルゼンチンとは2006年以降、ブラジルとは2007年以降、完成車貿易が完全に自由化されている（自動車協定）ため、メキシコから南米への自動車の輸出も可能になっていることが背景となって、今後、南米を日本から直接の輸出市場として見ることは疑問視される。

図表 8 メルコスールへの自動車の輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

・電気機器

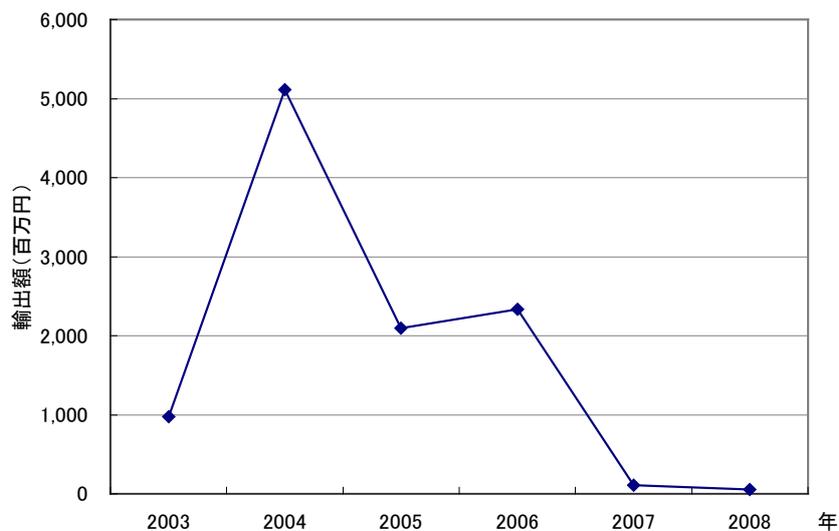
電気機器については、完成品の中で日本からの輸出が多い、テレビ、デジタルカメラ、プリンターを取り上げた。

・テレビ

テレビについては、HSコード改正（2007年1月）に伴い、2006年以前と2007年以降で真に連続性を担保できるデータを取ることができなくなっているが、カラーテレビについて、出来る限り連続的に比較の出来るデータを取得した。

まずメキシコ向けのテレビの輸出についてみると、2003年から2004年に急増したが、2004年以降は減少傾向にある。日墨EPAの発効により無税化されたにも拘わらず日本からの輸出が減少傾向にある要因の一つとして、現地生産化の進展が考えられる。

図表 9 メキシコへのテレビの輸出状況

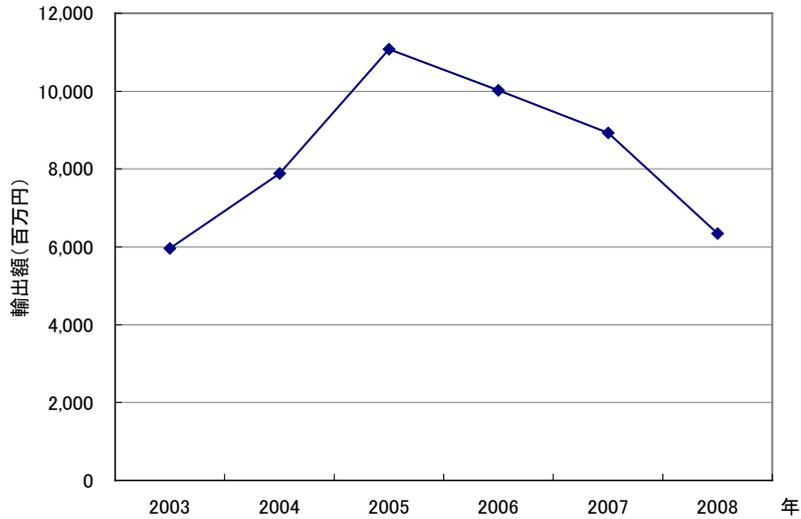


出所：Jtrade データより NRI 作成

次に、ASEAN 向けのテレビの輸出状況についてみると、多くの ASEAN 諸国との EPA が 2006 年以降発効したにも拘わらず減少傾向にある。この要因の一つとして、メキシコのケース同様、現地生産化の進展が考えられる。

各 EPA における関税率が段階的に削減される中、今後、日本からの輸出がどのように推移してゆくか注目される。

図表 10 ASEAN へのテレビの輸出状況

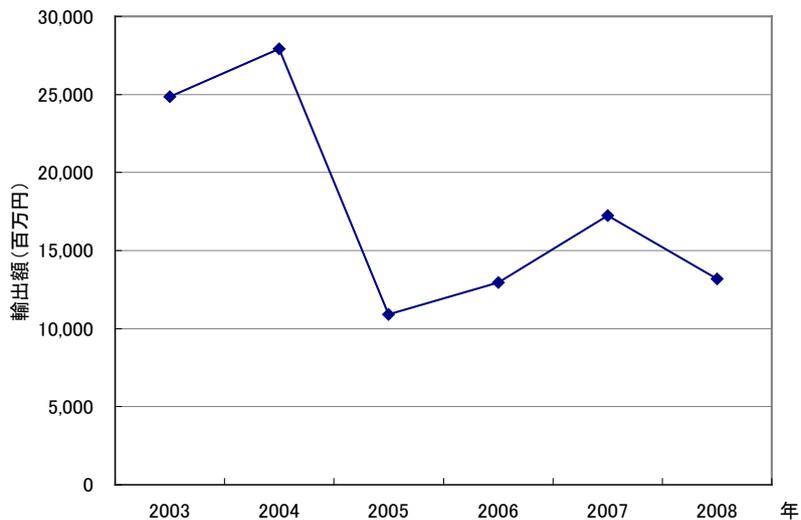


出所：Jtrade データより NRI 作成

一方で、日本とは EPA 未締結の、EU とメルコスールへのテレビの輸出金額の推移を記載する。EU は、2000 年代において日本との貿易協定上、大きなできごとにはなかった。2000 年代前半に一旦 EU 向けのテレビの輸出が減少しているのは、欧州における現地生産の動きが活発化したからと考えられる。

2008 年には地域全体の景気後退の影響を受けて、テレビの輸出額も減退をみせた。現在、テレビの関税は、日本側の関税がゼロであるのに対し、EU 側は、たとえばドイツを例にとると 14% という高関税が残されている。この構造は自動車と同様であり、今後 EU との EPA を検討するに当たって、EU 側の関税が交渉の重要なポイントとなってくると考えられる。

図表 11 EU へのテレビの輸出状況

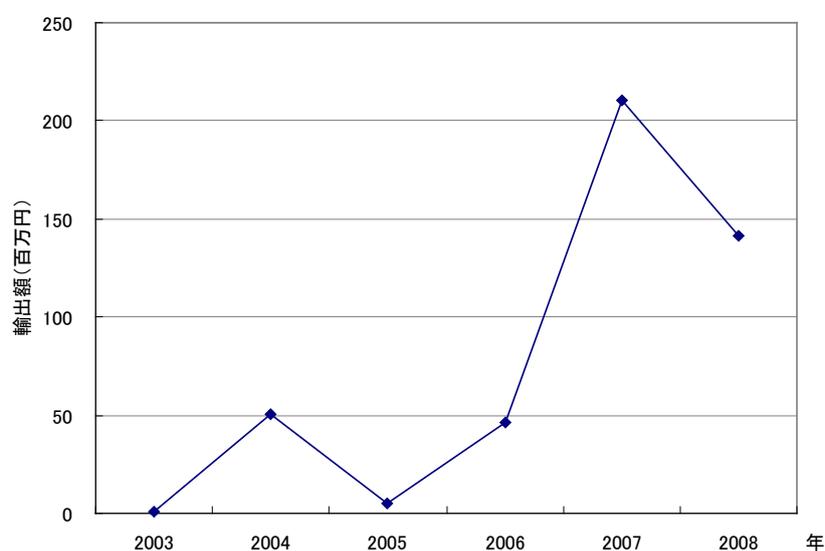


出所：Jtrade データより NRI 作成

メルコスール地域についてみると、テレビの輸出金額は自動車同様多くないが、2000年代前半における伸び率が大きい。これは、メルコスールの市場が2000年代前半から徐々に発展してきていることが背景にあると考えられる。

2008年には、リーマンショックの影響を受けて、テレビの輸出量も減っている。南米地域の近年の経済の伸びは著しいが、メキシコとの間に経済補完協定（ACE）が締結されているため、日本企業が多くの液晶テレビの工場を設置しているメキシコから南米へのテレビ輸出も可能になっていることが背景となって、今後、南米を日本から直接の輸出市場として見るができるかは疑問視される。

図表 12 メルコスールへのテレビの輸出状況

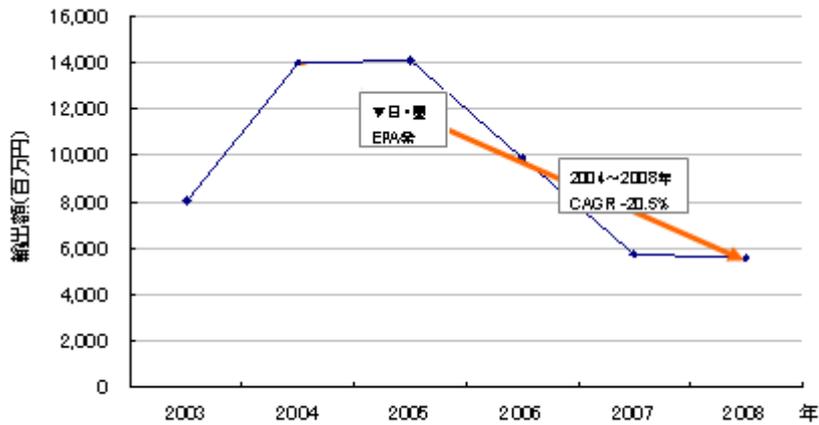


出所：Jtrade データより NRI 作成

・デジタルカメラ

メキシコ向けのデジタルカメラの輸出についてみると、2005 年以降減少傾向にある。日墨 EPA の発効により無税化されたにも拘わらず日本からの輸出が減少傾向にある要因として、現地生産化の進展や第三国からの輸出増加が考えられる。

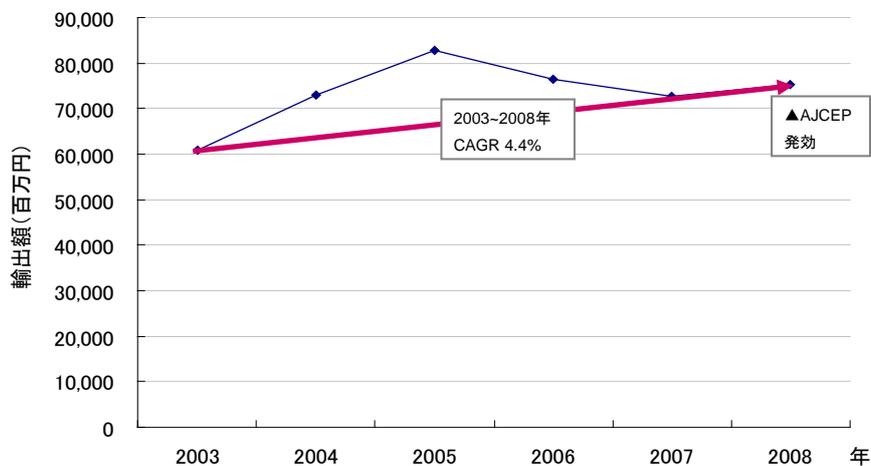
図表 13 メキシコへのデジタルカメラの輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

ASEAN 向けのデジタルカメラの輸出状況についてみると、2003 年以降僅かに増加傾向にある。ASEAN は、リーマンショックの影響を受けにくかったため、2008 年も輸出額が減退しなかったと見られる。各 EPA における関税率が段階的に削減される中、今後、日本からの輸出がどのように推移してゆくか注目される。

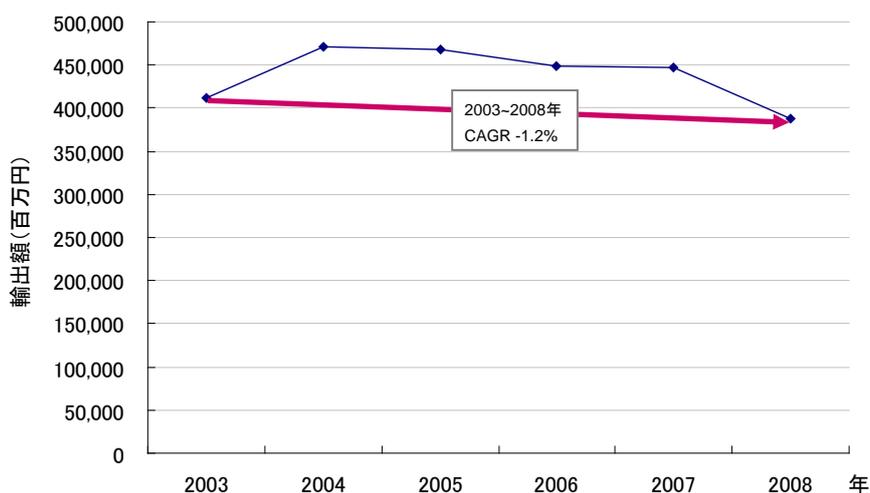
図表 14 ASEAN へのデジタルカメラの輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

一方で、日本とは EPA 未締結の、EU とメルコスールへのテレビの輸出金額の推移を記載する。日本との貿易協定上、大きなできごとにはなかった EU であり、近年デジタルカメラの輸出額も伸び悩みを見せている。デジタルカメラについては、EU 側の関税がすでにゼロであるので、今後 EU 向けのデジタルカメラの輸出がどれほど伸びてゆくかは疑問の余地がある。

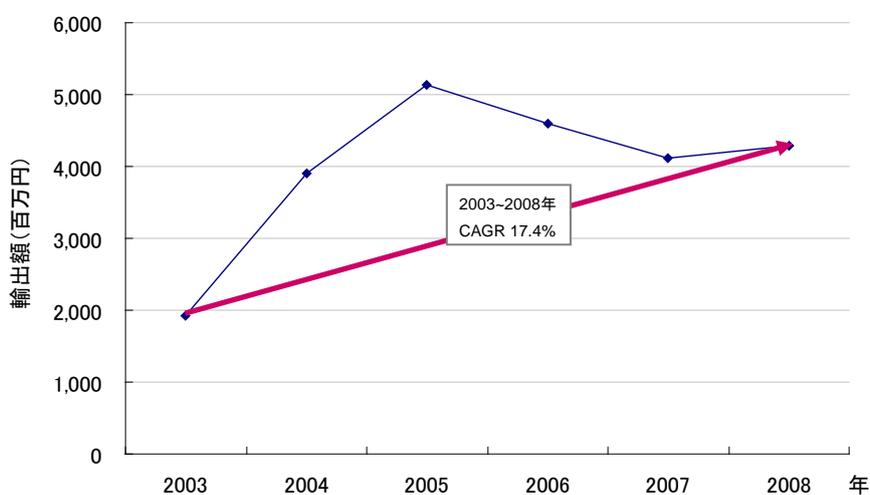
図表 15 EU へのデジタルカメラの輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

南米についてみると、輸出金額こそ非常に小さく、2008 年にはリーマンショックの影響で輸出額がやや伸び悩んではいるものの、相対的に見ると近年のメルコスール市場へのデジタルカメラの輸出額の伸びは著しい。この品目については、日本企業もまだ南米現地、またはメルコスールと経済補完協定（ACE）を結んでいるメキシコへの進出が著しくはないため、日本からの直接輸出の伸びしろが今後期待できる品目であるといえる。

図表 16 メルコスールへのデジタルカメラの輸出状況



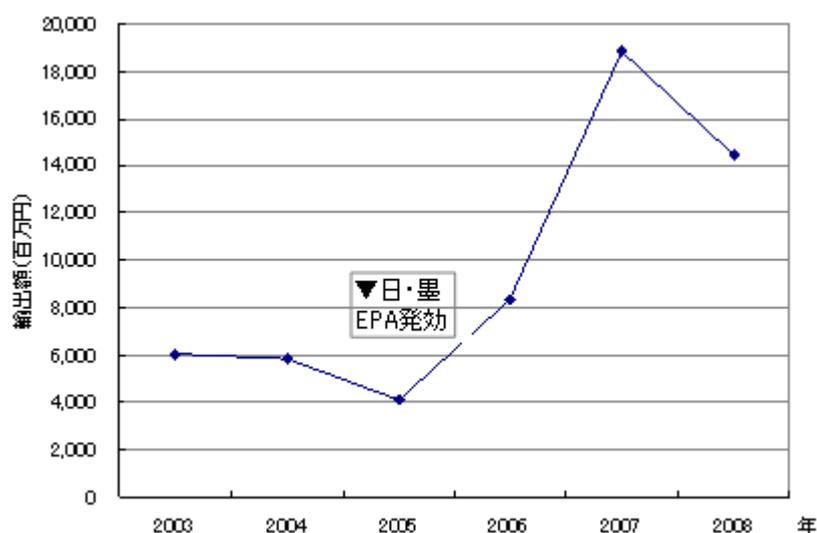
出所：Jtrade データより NRI 作成

・プリンター

プリンターについては、HSコード改正（2007年1月）に伴い、2006年以前と2007年以降で真に連続性を担保できるデータを取ることができなくなっているが、出来る限り連続的に比較のできるデータを取得した。

まずメキシコ向けのプリンターの輸出についてみると、2008年には、アメリカのサブプライムローン問題やリーマンショックの影響を受けて、輸出量が落ち込んだ。他方、2005年の日墨 EPA 発効により、メキシコにおけるプリンターの関税は即時撤廃され、メキシコ向けのプリンターの輸出は大幅に増加した。

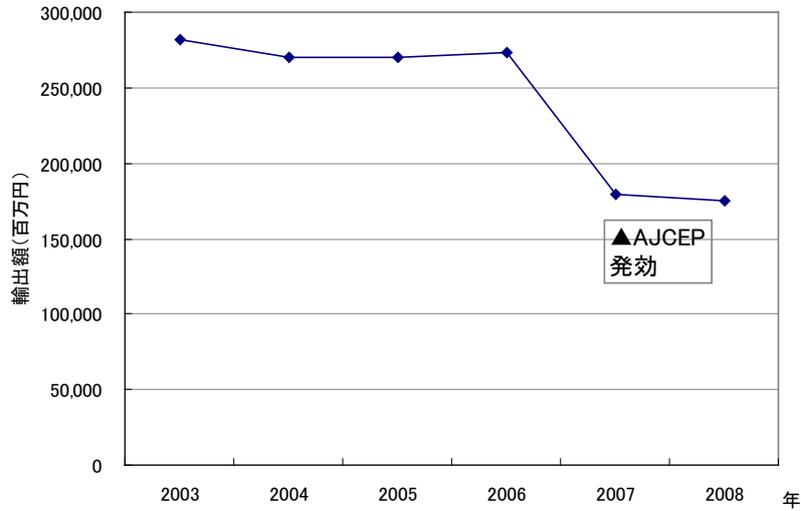
図表 17 メキシコへのプリンターの輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

次に、ASEAN 向けのプリンターの輸出状況についてみると、2007年から2008年にかけて多少ではあるが落ち込んでいる。各 EPA における関税率が段階的に削減される中、今後、日本からのプリンターの輸出が、どのように推移してゆくか注目される。なお、日本メーカーによる海外への生産拠点の移管が進んでおり、これに伴って日本からの輸出が減少する可能性もある。

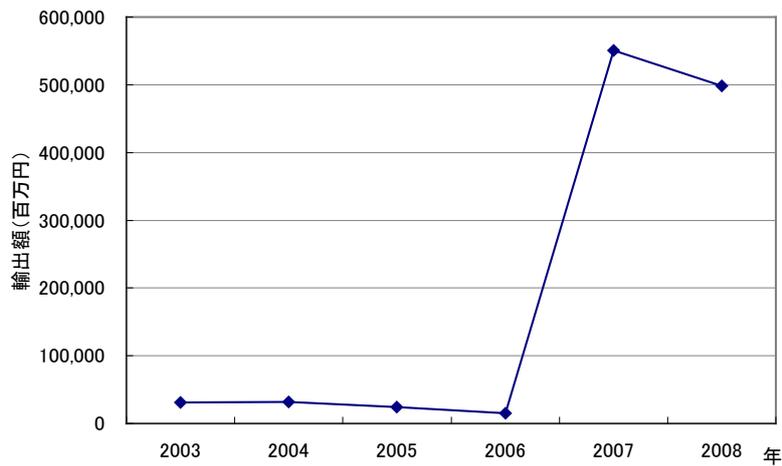
図表 18 ASEAN へのプリンターの輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

一方で、日本とは EPA 未締結の、EU とメルコスールへのプリンターの輸出金額の推移を記載する。日本との貿易協定上、大きなできごとではなかった EU であり、2008 年には地域全体の景気後退の影響を受けて、プリンターの輸出額もやや減退した。現在、すでに EU 側のプリンターの関税はゼロであるため、今後 EU におけるプリンター市場が大きな伸びを見せるかは疑問の余地がある。

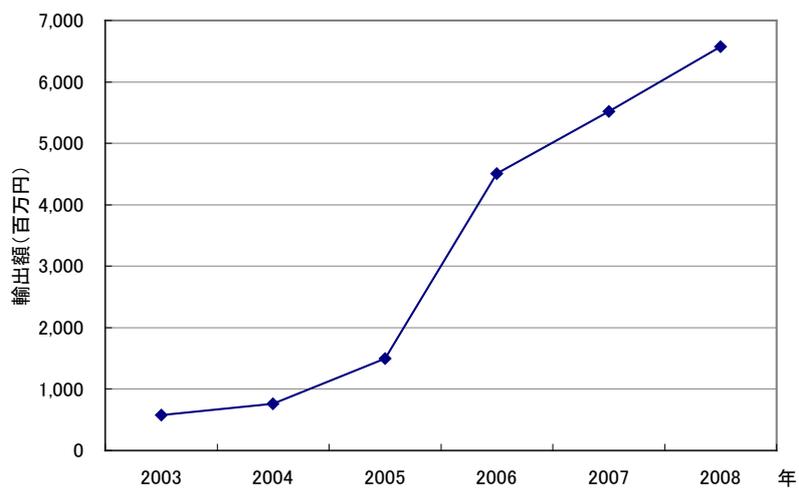
図表 19 EU へのプリンターの輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

南米向けのプリンターについてみると、輸出金額こそ非常に小さいが、他地域と異なり、2008年においても輸出額が伸びていることが特徴的である。この品目については、日本企業もまだ南米現地、またはメルコスールと経済補完協定（ACE）を結んでいるメキシコへの進出が著しくはないため、日本からの直接輸出の伸びしろが今後期待できる品目であるといえる。

図表 20 メルコスールへのプリンターの輸出の状況



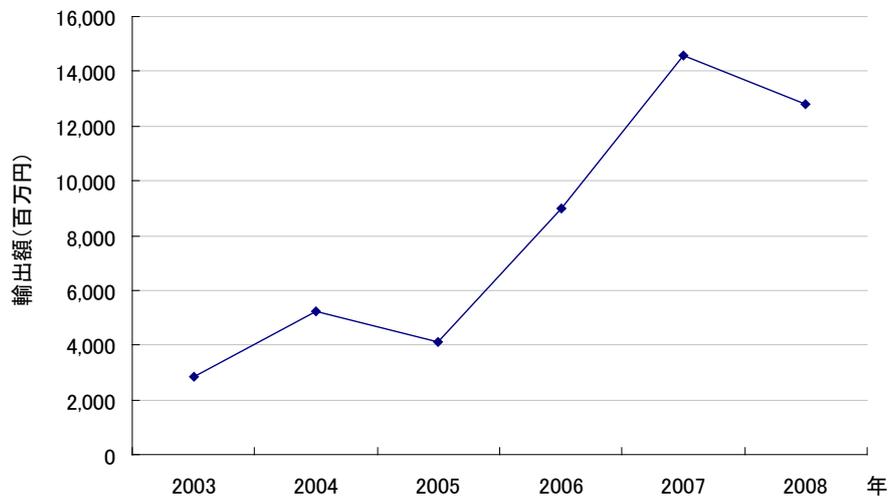
出所：Jtrade データより NRI 作成

・鉄鋼製品

まずメキシコ向けの鉄鋼製品の輸出についてみると、2008年には、アメリカのサブプライムローン問題やリーマンショックの影響を受けて、輸出量が落ち込んではいるものの、相対的に顕著な伸びが見て取れる。

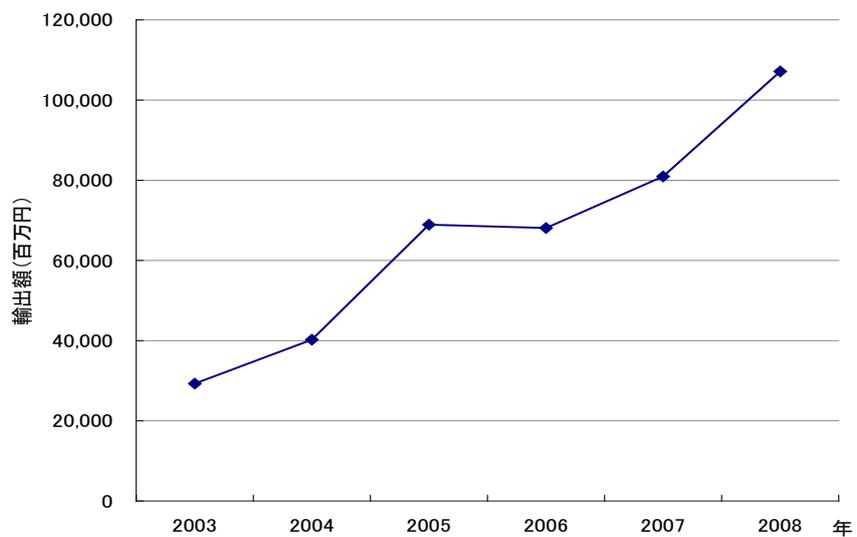
2005年の日墨EPA発効時、メキシコにおける鉄鋼製品のMFN税率は13～25%であったものが、近年、MFNベースで税率引下げが進んでいる。なお、日墨EPAにおける多くの鉄鋼製品の関税撤廃スケジュールは、協定発効後5年間ベースレートを維持し、6年目以降、段階的削減を経て2015年に撤廃されるというものである。

図表 21 メキシコへの鉄鋼製品の輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

図表 22 ASEAN への鉄鋼製品の輸出状況

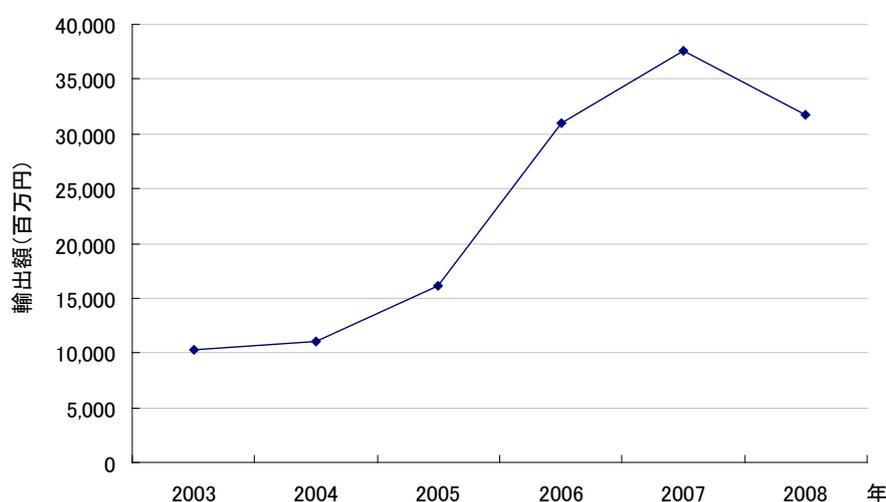


出所：Jtrade データより NRI 作成

次に、ASEAN 向けの鉄鋼製品の輸出状況についてみると、2003 年以降、順調に増加している。また、輸出総額をみても本調査の対象としては群を抜いた規模になっている。なお、日本から輸出される主要鉄鋼製品は段階的関税撤廃、もしくは免税制度（関税割当制度、用途別免税制度）の対象とされており、今後、ASEAN 向けの鉄鋼製品の輸出は進展してゆく余地があると考えられる。

最後に参考として、EU とメルコスールへの鉄鋼製品の輸出状況を記載する。EU は 2006 年以降の増加が見られるが、長期で見ると対象製品の輸出は、パイプラインや油田の開発プロジェクトの立ち上がりに左右され、大きく振れている。しかし市場としては、依然として非常に大きいことが分かる。

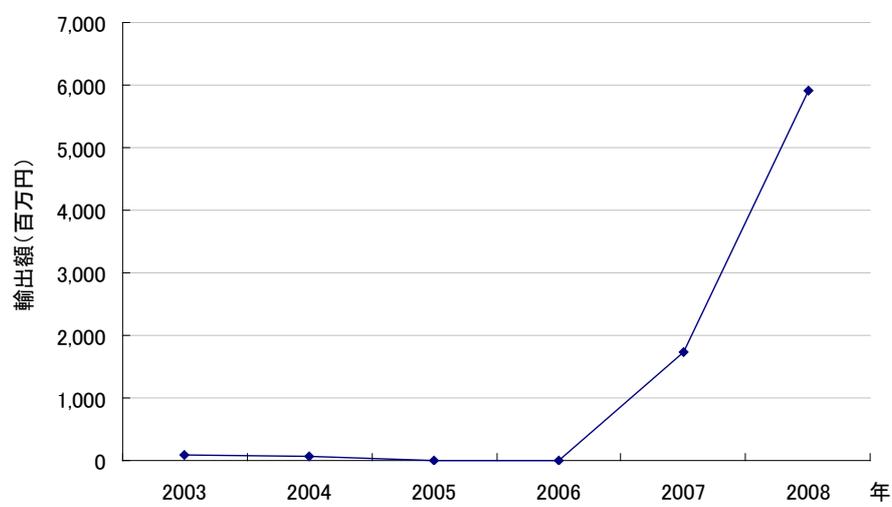
図表 23 EU への鉄鋼製品の輸出状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

一方でメルコスールは、ほぼ輸出ゼロであったところから、ブラジル向け製品の輸出が、2007 年、2008 年に始まっている。レアル高による輸入品の優位や、自動車等のブラジル市場の拡大などが要因として考えられるが、一方で、現地資本とのパートナーリングによる現地の生産も見込まれており、今後このペースで輸出が伸びるとは考え難い。

図表 24 メルコスールへの鉄鋼製品の輸出の状況



出所：Jtrade データより NRI 作成

(2) 主要産業の物流の状況

① 主要産業の物流経路の状況

部品のすり合わせで製造を行い、グローバルサプライチェーンが複雑に入り組んだ、自動車や電気電子産業と、基本的には製品を消費地に直接送り、必要に応じて現地で加工を加える形態の鉄鋼産業では、物流経路は大きく異なり、その物流経路の違いが EPA の活用に対して大きな影響を与えている。ここでは、各社へのインタビューの結果得られた物流経路を集約して記載し、その特色について述べる。ここで記載される経路では、以下の企業からのインタビューの結果を集約したものである。

図表 25 情報収集対象

業種		インタビュー数
自動車製品	完成車メーカー	2社
	部品メーカー	4社（排気、電子、内装、AT）
	商社	1社
電気電子製品	完成品メーカー	4社
鉄鋼製品	商社	2社

出所：NRI

【自動車製品】

ロジスティクスは地域・完成車メーカーの個別企業戦略によって大きく異なるが、簡単には、複雑さや要求精度の高い部品、高級車などの生産台数の少ない完成車は、日本で製造し輸出する物流である。大衆車に関しては、調査対象である各国・地域で、現地や隣国からの調達比率が50%を超えるような物流であり、輸出がメインではなくなっている状況も分かっている。

図表 26 は、日本からの完成車輸出の経路を示したものである。特徴的なのは、ASEAN で、日本も含めた、車種補完の複雑な輸出経路が確立され、ASEAN 地域が日本も含めて生産と販売の両方で重要な地域となっているのに対して、メキシコは、他の米州各国向けの生産拠点としての性質が強く、完成車の販売地域としては、日本から完成車を輸出する物流が存在はするが大きな流れではなく、アメリカなど、日本以外の国からの輸入車をメインとする市場であり、同じ EPA が締結されている国であっても、完成車輸出の経路が大きく異なり、EPA に対する期待が地域として異なることがわかる。

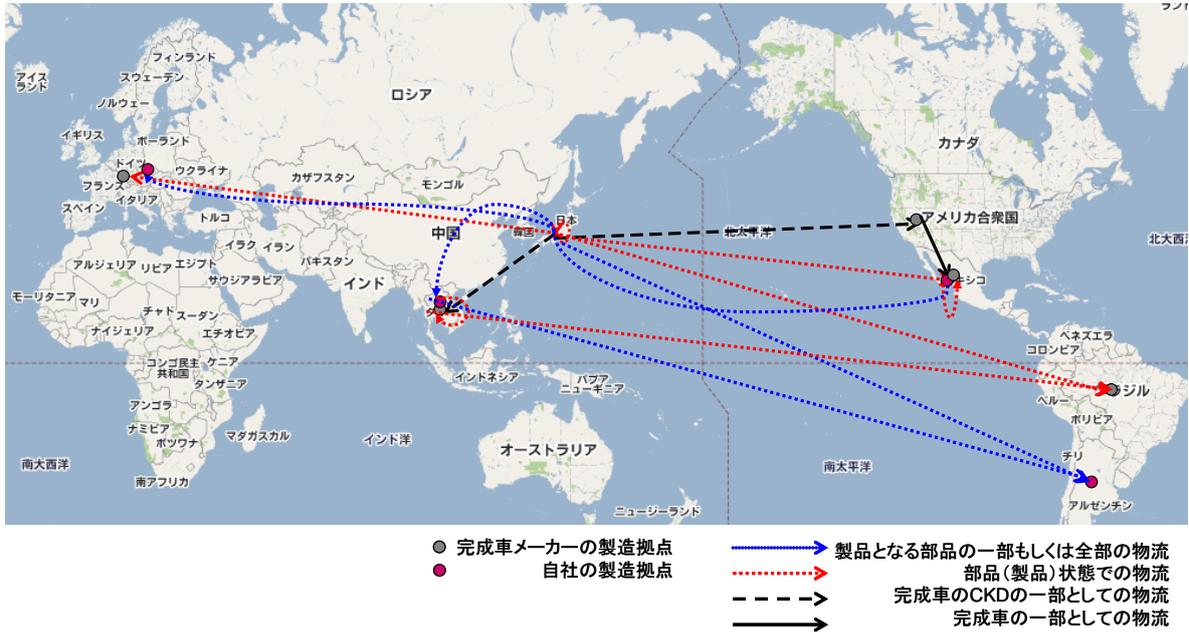
図表 26 自動車産業での完成車の物流の概況



出所：NRI

一方で、部品の流通を、図表 27 に示した。自動車部品産業では、世界各地での完成車メーカーの進出にあわせて、その完成車メーカーと関係の深い部品メーカーが同地域に進出すると言われており、本調査の対象部品（排気系部品、電子部品、内装部品、AT 部品）のトップメーカーでは、各地に現地の販売拠点若しくは生産拠点を保有していた。また、納入先は、日本企業だけでなく、世界の自動車メーカーにも広がっている。

図表 27 自動車部品産業での部品の流れの概況



出所：NRI

上記は、部品メーカーから見えている物流であるが、部品によっては、商社が買い取り輸出するもの、完成車メーカーが買い取り輸出するものがあり、部品の種類、完成車における部品の位置づけなどに関する完成車メーカーの地域ポリシーによっては、完成車メーカーおよび専門商社が日本国内で製品を引き取り貿易業務を担うことが多い。このため、物流パターンは次の4つに整理される。

一つ目は、部品メーカーは、納入先である完成車メーカーに日本国内で納品し、完成車メーカーがCKDで輸出を行うものである。この場合、部品メーカーの物流関係の手続きは国内で完結するため、彼らは製品が日本を出てからの物流関係の情報や問題点を把握していない。

二つ目は、部品メーカーの現地法人が貿易管理をしても、現地の納品先である完成車メーカーの倉庫まで保税庫の扱いを受けている場合である。この場合、通関手続きは、完成車メーカーが行うため、やはり部品メーカーは物流関連の情報や問題点を把握しない。この場合、部品メーカーが行う貿易手続きは、自社が送る製品の保税手続き程度であり、貿易における問題点の全体は把握していない。

三つ目は、部品メーカーが製品を国内で商社に渡して手続きを依頼するパターンが挙げられる。この場合も、部品メーカーの責任範囲は国内で終結するため、メーカーでは物流の問題点を把握していない。

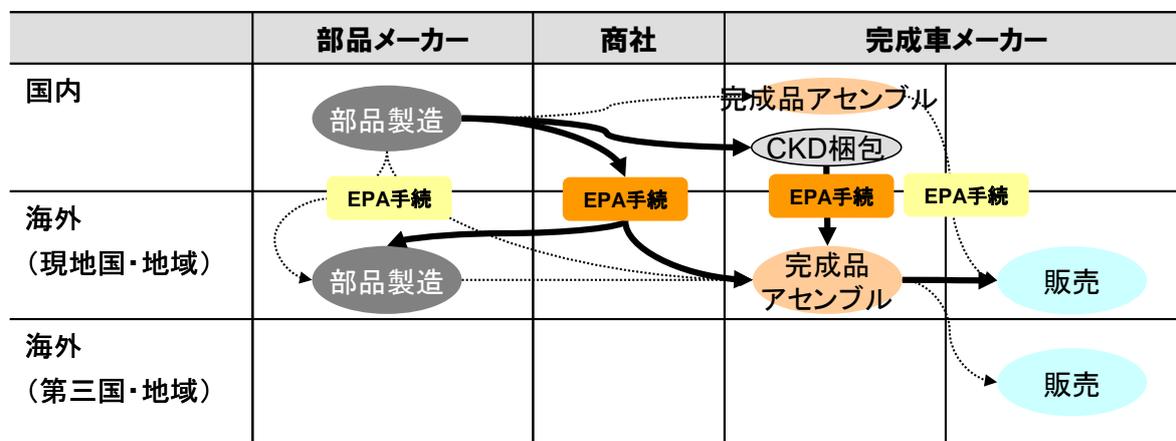
四つ目のパターンは、部品メーカーが物流を担当する数少ないパターンであり、この場合メーカーは輸出先国にある自社の製造拠点まで、部品の一部を輸出することになる。

図表 28 は、関係の強い自動車グループの ASEAN における自動車関連製品の物流の概況を複数事業者からのヒアリング結果により模式的に示したものである。この構造は部品により、

企業により異なるものであり、あくまで全体感を表現したものである。全ての完成車メーカーで現地調達率は上昇傾向にあるが、完成車メーカーによっては、主力の車種でもまだ 20%程度のものもあり、ASEAN では依然として、完成車メーカーが国内で引き取り、輸出する経路は重要な位置づけとなっている。このことは、見方を変えれば、EPA に関わる手続きが完成車メーカーに集中することを意味している。

また、部品の中には依然として日本での生産が必要なものがあり、企業によっては商社が貿易業務を一括するケースも多く見られた。商社には、複数企業の貿易取り扱いが集約されていることもあり、部品メーカー自身が、EPA を活用して貿易をする労力を軽減する役割を担っていると言える。

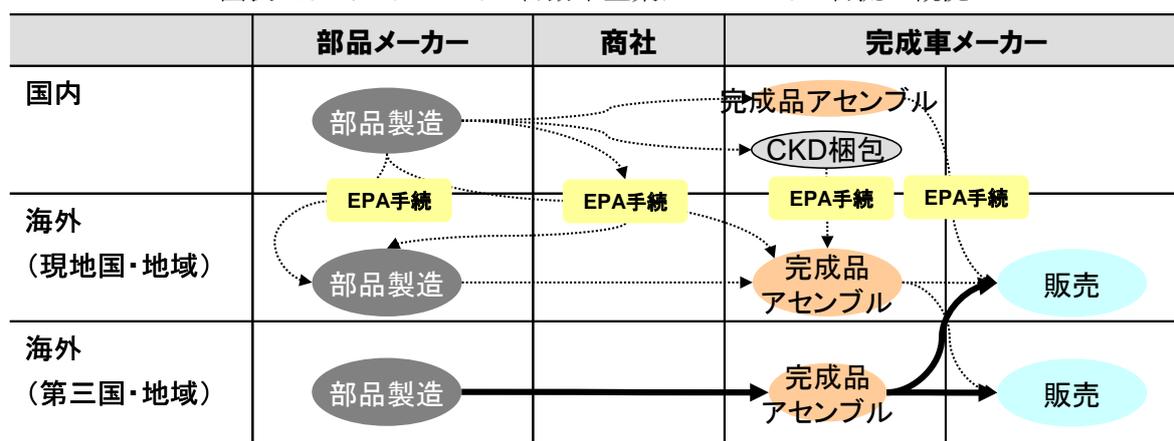
図表 28 ASEAN での自動車企業グループでの物流の概況



出所：NRI

一方で、図表 29 は、メキシコでの自動車グループ物流の概況を示している。こちらも部品の種類によって、全く異なる物流ではあるが、全体感を捉えた模式的なものである。しかし、主要な物流ルートが、隣国の産業集積のある米国から、若しくは既に集積がされてきた国内産業からの調達であり、日本からの貿易が、部品調達の主要ルートにはなっていない状況が勘案しなければならない。今後のメキシコ市場の拡大や、メキシコとメルコスールの間での FTA により、メキシコでの完成車生産の重要性は増してくることが予想される。それを加味すれば、販売先として第三国と表現されている部分は、主に米国であるが、今後、メルコスールの拡大に伴い、メルコスール向けの生産拠点としてメキシコが位置付き、取り扱いラインナップの増加に伴い、日本からの部品の輸出の可能性が生じることも考えられる。但し、過去の構造として北米の産業集積を考えた場合、日本からの貿易の重要性が飛躍的に増していくということは考えにくい。

図表 29 メキシコでの自動車企業グループでの物流の概況



出所：NRI

次に EU 向けの輸出について、自動車関連の物流を整理すると、全般に、EU で販売されている乗用車の約 6 割が、いわゆるコアモデル（小型～中型車）であり、これは部品のほとんど（約 9 割）が現地調達である。この現地調達も、半分以上は欧州のサプライヤーからなされている。

一方、欧州で流通している残りの 4 割（商用車や大型車、高級車）については、完成車の形で日本から輸送されるのが常である。

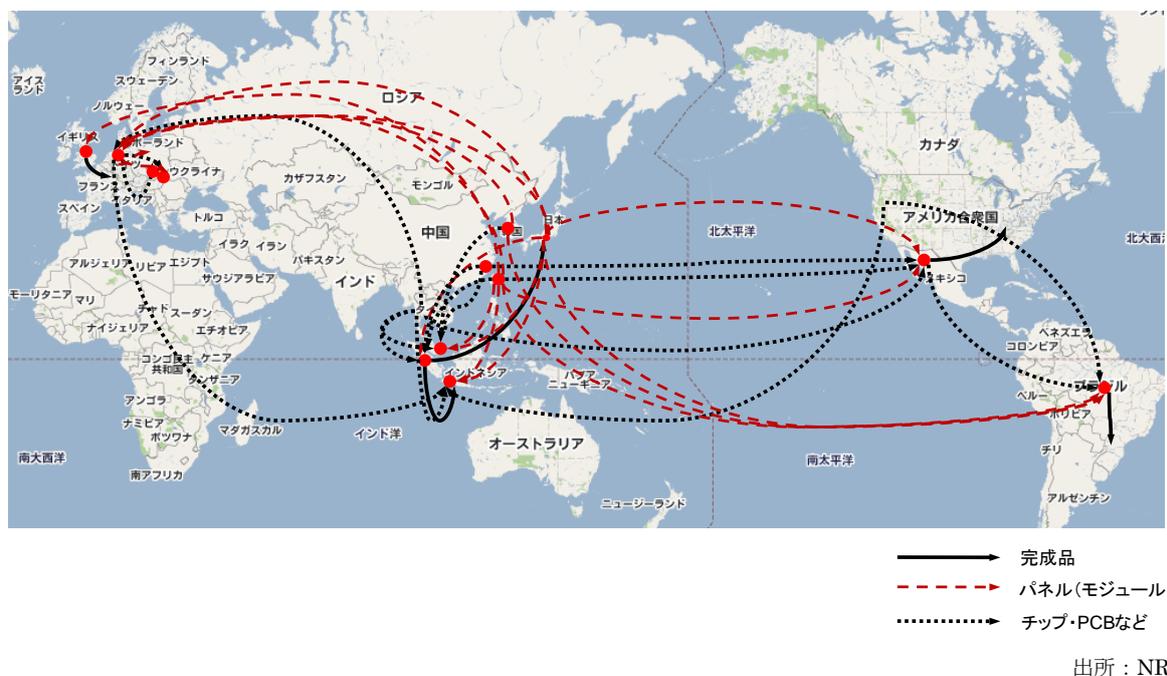
最後に、メルコスール向けの自動車関連の輸出については、メキシコ-メルコスール間に経済補完協定（ACE）が結ばれており、完成車の貿易が完全に自由化されていることもあり、米州全体で「広く浅く」需要のある車種については、メキシコで製造した後に、南米各国へ完成車で輸出するのが基本的な構造である。

一方、メルコスール内の生産拠点で生産する車種は、各拠点の生産能力に見合う十分に多い需要がメルコスール内だけで存在するものであり、これらについては、部品の半分弱を現地調達し、日本からは製造にコストのかかる部品を輸送して、現地で組み立てている。

【電気電子製品】

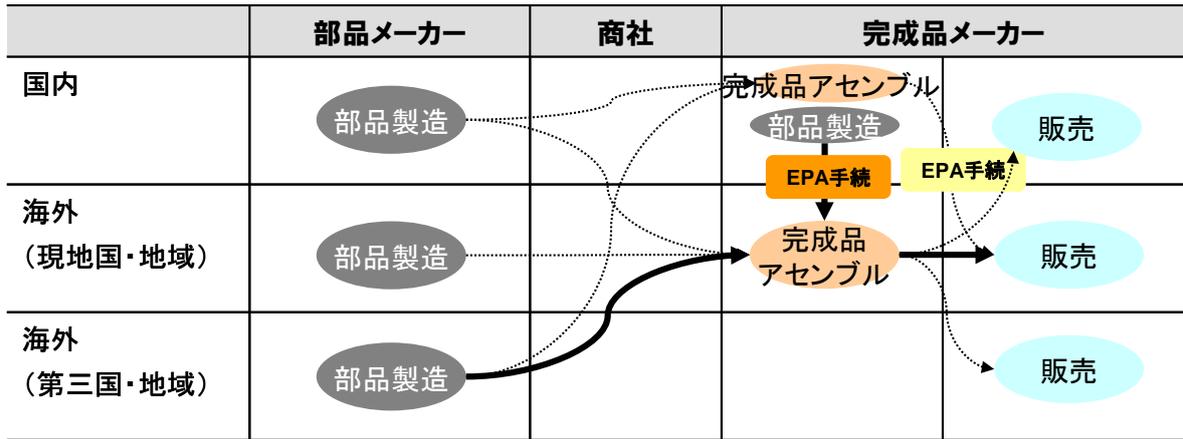
電気電子産業では、物流の業況が商品によって大きく異なる。本調査研究では、輸出額として最も大きい薄型テレビを対象とした。薄型テレビにおいては、パネル（及びモジュール化されたもの）と、搭載される半導体を含んだプリント基板がその多くの価値を占める。大きく、完成品とパネル、チップ・プリント基板の3つの物流を複数の企業へのヒアリング結果から図表30に示した。自動車産業と大きくことなる点は、本調査で対象とした4つの地域全般で、主要な部品は、日本だけでなく、韓国、台湾、中国、タイなどから全世界に輸出されている点にある。日本から各対象地域という視点だけでなく、部品の生産拠点となっている、韓国、中国、台湾、ASEANと最終製品消費国周辺の生産拠点との貿易の拡大も電気電子産業としては大変重要な取り組みである。

図表 30 電気電子産業での部品・製品の流れの概況



図表31では、電気電子産業での、事業者の役割を模式的に示している。薄型テレビの場合は、日本から輸出する高付加価値の部品（主にパネル）を、完成品メーカー及び、完成品メーカー共同出資会社が製造し、完成品メーカー内で輸出貿易を実施しているため、EPA 手続きに関して大きな負荷を負っているのは完成品メーカー自身という状況となっている。また、自動車産業と同じように、生産数量の少ない大型テレビなどの高付加価値商品については、日本で生産された完成品が各地に輸出される構造が残っているが、部品、完成品ともに、日本国外への移転の構造は急速に進んでいる。

図表 31 電気電子産業での部品・製品の流れの概況



出所：NRI

【鉄鋼製品】

鉄鋼製品は、日本で生産された製品をユーザに出来るだけ近い地域まで輸送し、必要に応じて現地で加工を加え、ユーザに届けるため、自動車、電気電子産業と比較してシンプルな物流構造である。本調査では、前章で述べたとおり、環太平洋のASEAN、メキシコがEU、メルコスールよりも桁違いに大きな輸出量であり、いずれも自動車向けの製品が中心で、EUには、耐腐食性の高い石油開発や産業用の特殊用途向けのパイプや変圧器などに使われる方向性電磁鋼板などの高付加価値製品が輸出されている。また、メルコスール地域については、インタビュー対象企業では、地理的に遠く輸出扱いが極めて少ない状況とのことであった。このような日本からの遠隔地では、日本からの輸出より、パートナー企業との合弁での生産などが主である。

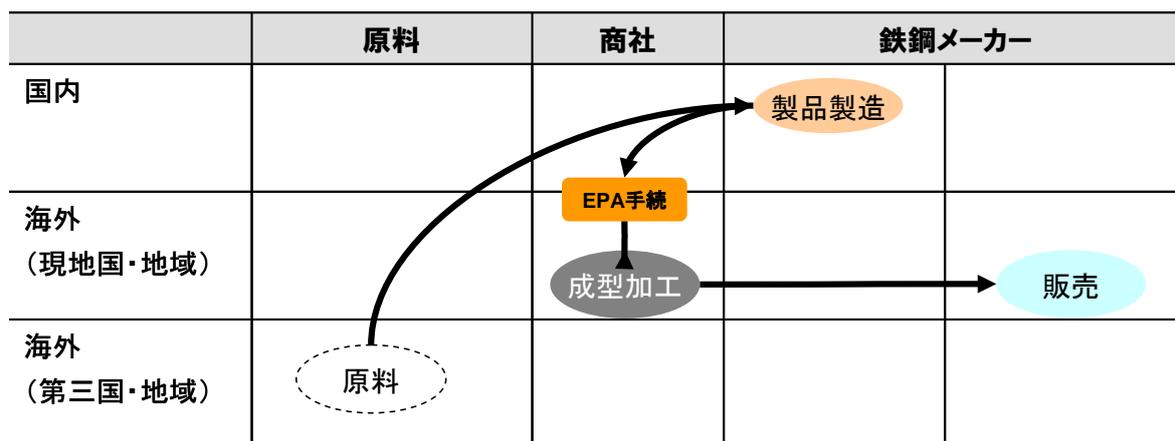
図表 32 鉄鋼産業での部品・製品の流れの概況



出所：NRI

鉄鋼産業では、輸出などの物流機能は鉄鋼メーカーと関係の深い商社が担当する 경우가多く、輸出業務及び、現地の顧客のニーズに合わせた納品形態にするための鋼材加工を担当しており、EPA 活用の実務自体は、商社が担当することが多い。自動車、電気電子産業との大きな違いは、商品を製造する鉄鋼メーカーが集約されているため、EPA 活用のための情報収集活動での対象の広がりが大きく狭められていることにある。

図表 33 鉄鋼産業での製品の流れの概況



出所：NRI

図表 34 対象国・地域への物流コストの状況

対象地域	対象都市	海上輸送 コスト (USD/40f)	物流コスト項目					備考	調査 年月
			諸掛 (日本)	Freight	燃料・通貨 割増	諸掛・陸送 (対象国)	税金 (対象国)		
ASEAN	ジャカルタ (インドネシア)	1,200	?	○	×	○	×	横浜港→タンジュンプリオク港	2009年1月
	バンコク (タイ)	885	?	○	?	?	?	横浜港 →レムチャバン港	2009年1月
メキシコ	ティファナ (メキシコ)	3,218	?	○	○	○	?	横浜港→エンセナーダ港	2009年2月
EU	アムステルダム(オランダ)	1,800	?	○	○	○	×	横浜港→アムステルダム港	2009年1月
	ブラチスラバ (スロバキア)	3,911	?	○	○	○	?	陸上輸送費 1,620 ユーロ 横浜港→ハンブルク港(ドイツ)	2009年1月
	デュッセルドルフ(ドイツ)	3,323	?	○	?	?	?	横浜港→ロッテルダム港(オランダ)	2009年2月
	ブダペスト (ハンガリー)	4,266	?	○	○	○	?	陸上輸送費(ハンブルク港→ブダペスト)1,180 ユーロ 横浜港→ハンブルク港(ドイツ)	2009年2月
	ロンドン (英国)	3,818	?	○	○	○	×	工場都市名:ミルトン・キーンズ 横浜港→サウザンプトン港	2009年2月
メルコスール	サンパウロ (ブラジル)	5,236	?	○	○	○	?	横浜港→サントス港	2009年1月
	マナウス (ブラジル)	6,889	?	○	○	○	?	横浜港→マナウス港	2009年1月
	ブエノスアイレス(アルゼンチン)	2,400	?	○	○	○	?	横浜港→ブエノスアイレス港	2009年2月

出所：JETRO データを基に NRI 作成

② 物流コストの状況

前ページの図表 34 は、JETRO が提供する一般的な物流コストの状況を示したものである。これによるとほとんどの地域は距離に比例する物流コストとなっているが、ブラジルとアルゼンチンが 2 倍程度の大きな違いがあるなど、税金などフレートコスト以外の部分での追加コストが国によって違う地域も存在していることが分かる。

③ 産業別の物流コストの状況

インタビューによって得られた各産業での物流コストの概要を以下に示す。各社の物流コストは、企業別の物流との関係が反映されることから、情報は非公開の場合が多く、数値は大まかなレンジで示している。

ASEAN

	自動車（部品）	電気電子	鉄鋼
輸送単位	40f コンテナ	40f コンテナ	MT（トン）
国内手続	10～15 万円	4～8 万円	メキシコ、EU よりは低い水準と考えられるが、詳細情報得られず
海上運賃	10～15 万円	5～10 万円	
現地港湾費用	5～10 万円	2～4 万円（陸送費などを含む）	
その他			

メキシコ

	自動車（部品）	電気電子	鉄鋼
輸送単位	40f コンテナ	40f コンテナ	MT（トン）
国内手続	10～15 万円	4～8 万円	0
海上運賃	23～28 万円	16～20 万円	12～16 千円
現地港湾費用	2～3 万円	不明	1～1.5 千円
その他	保険料など		

EU

	自動車（部品）	電気電子	鉄鋼
輸送単位	40f コンテナ	40f コンテナ	MT（トン）
国内輸送・手続	5～12 万円	4～8 万円	3～4 千円
海上運賃	7～15 万円	17～24 万円	10～20 千円
現地港湾費用	2～3 万円	10～15 万円（陸上輸	9～12 千円
その他	2～3 万円	送費などを含む）	

メルコスール

	自動車（部品）	電気電子	鉄鋼
輸送単位	40f コンテナ	40f コンテナ	MT（トン）
国内手続	3～6 万円	不明	不明
海上運賃	7～15 万円		
現地港湾費用	2～3 万円		
その他	2～3 万円		

3章. EPA 活用のメリットとデメリットの分析

(1) EPA 活用に必要な組織体形

① EPA 制度及び活用判断のための情報収集

完成品を取り扱う大手企業では、自動車、電気電子、鉄鋼のいずれの産業でも、EPA の貿易協定に関わる情報収集を行い、政府との関係を取り持つ部署（もしくは機能）が存在し、その部署で EPA に関わる情報収集窓口役を担っている。（図表 35 の全社経営企画・渉外、企業によっては、事業部の渉外機能や、全社生産管理の一つの機能である場合もある）

一方で、特に自動車部品産業では顕著であったが、部品を取り扱う企業のほとんどでは、そのような機能の専任部署は無く、全社生産管理や物流管理部門が EPA 情報収集役を兼任しているため、EPA 情報の解釈や政府問い合わせなどの専門窓口は、企業の中のどこにも無く、EPA 活用を希望する対象国顧客や対象国自社組織の要請に応じて、EPA 活用についての情報収集を実施している状況が大勢という状況である。

EPA の制度情報に応じた、EPA 活用のコストメリットなどを試算し、EPA 活用の意思決定をすることについても、EPA に関する情報収集をしている部署（若しくは人材）と現地営業部門などとの協力の下にデータ収集しているケースが多くみられた。

判断主体の実態としては、電気電子産業でのある企業のケースでは、全品目についてデータベースを作成して詳細に、コストを積み上げて分析するのではなく、主要な商品での大まかな効果を推定して、商品別の現地営業部門の販売戦略上の位置づけなどの視点で、現地に判断を委ねているという状況であった。自動車産業では、部品メーカーでは現地顧客のニーズでの意思決定がそもそも EPA 活用の理由であるなど、EPA の効果を主体的に情報収集し、意思決定しているというわけではないことがわかった。

② EPA 活用の情報収集及び手続き業務

EPA の活用が決定された後の情報収集は、大きく原産地証明取得のための準備として、以下のものがある。

- ・ 付加価値基準での原産地証明取得に必要な構成部品の HS コード及びコスト把握
- ・ 関税番号変更基準での原産地証明取得に必要な構成部品の HS コード把握

いずれも、自社にとっての部品サプライヤに対する情報収集が必要であり、重要な構成部品のサプライヤの協力を得るために調達部門と連携し、直接サプライヤから情報収集を実施する必要がある。（図表 35 参照）

また、原産地証明書取得実務自体でも、発給申請登録、原本入手の実務があり、発給数が膨大な数にのぼる自動車メーカーでは、単に原本入手だけで、専用者への業務委託が必要な状況になっている。

図表 35 一般的な企業組織と EPA 活用における役割

	全社経営企画・渉外	事業部門経営企画	事業部門営業	海外営業	国内物流管理	海外物流管理	購買
EPA制度及び活用判断のための情報収集							
EPA情報収集							
日本でのEPA締結後の公表情報の読み込みと理解	◎			○			
対象国でのEPA締結後の公表情報の読み込みと理解	◎			○			
EPA活用のための業務上の必要項目の洗い出しと設定	◎	○	○	○	○	○	○
EPA活用メリット情報の取りまとめ							
現地でのEPA活用におけるコストメリットの試算	情報提供→	◎	○	○			
情報取りまとめと関係セクションでの製品別活用可否の会議・意思決定	情報提供→	◎	◎	◎			
EPA活用の情報収集及び手続き業務							
原産地基準の充足に関する情報収集							
製品別の部品とサプライヤ情報の取りまとめ	情報提供→	◎	○	○	○		○
サプライヤに対する情報収集依頼文章の作成	情報提供→				○		◎
部品供給メーカに対する説明及び情報	情報提供→				○		◎
商工会議所等のレクリエーション受講	情報提供→				◎		◎
原産地基準充足認証申請	情報提供→				◎		◎
為替変動など部品コスト変動に対応した15の情報の再取得	情報提供→	○	○	○	○	○	○
原産地証明書入手手続き							
Webでの原産地証明書申請手続き					◎		
日商への訪問による原本入手と現金での支払い					◎		
原本の輸出対象国への送付					◎	◎	
現地での原産地証明活用手続き						◎	
原産地証明書代金の支払					◎		

最大手企業以外は、この範囲の業務を統括できる機能を事業運営側が兼任で分担している

出所：NRI

(2) EPA 活用に必要なコスト

① 企業におけるコスト項目

本章の(1)で触れた、それぞれの担当での業務をコスト項目として仮定すると以下の通りとなる。以下のうち、(イ)の原産地基準充足に関する情報収集については、現在の日本においては、厳密なルール設定は無いが、新製品の輸出や、為替変動による部品の価値変更の度に更新しなければならないもので、自動車完成車メーカーの1社は、半年に一度程度、自動車部品メーカーでは、現在活用を始めたばかりで、2年程度は更新しない可能性があるなど、定期的な見直しは認識しているものの、各社の方針にばらつきがある。

(ア) EPA 制度及び活用判断のための情報収集

- ・ EPA 情報収集
 1. 日本での EPA 締結後の公表情報の読み込みと理解
 2. 対象国での EPA 締結後の公表情報の読み込みと理解
 3. EPA 活用のための業務上の必要項目の洗い出しと設定
- ・ EPA 活用メリット情報の取りまとめ
 1. 現地での EPA 活用におけるコストメリットの試算
 2. 情報取りまとめと関係セクションでの製品別活用可否の会議・意思決定

(イ) EPA 活用の情報収集及び手続き業務

- ・ 原産地基準の充足に関する情報収集
 1. 製品別の部品とサプライヤ情報の取りまとめ
 2. サプライヤに対する情報収集依頼文章の作成
 3. 部品供給メーカーに対する説明及び情報収集
 4. 商工会議所等のレクリエーション受講
 5. 原産地基準充足認証申請
 6. 為替変動など部品コスト変動に対応した1~5の情報の再取得
- ・ 原産地証明書入手手続き
 1. Web での原産地証明書申請手続き
 2. 日商への訪問による原本入手と現金での支払い
 3. 原本の輸出対象国への送付
 4. 現地での原産地証明活用手続き
 5. 原産地証明書代金の支払

② コストの推計の前提

(1) に述べたとおり、前述したコストの多くが、人件費として表向きにはみえにくい種類のものであるが、ここでは、以下のような仮定をしてコストを試算した。製品によって部品点数がことなるが、産業別のコストの代表値を検討するために、インタビューで得られた結果のレンジの範囲内で数値を設定している。(図表 36 参考)

あくまで想定値であるが、それぞれの項目について EPA 活用企業からの意見を踏まえたものである。

【工数換算すべき実務の状況】

(ア) EPA 制度及び活用判断のための情報収集

・ EPA 情報収集

自動車の完成品メーカー及び自動車部品商社へのインタビューでは、上記の EPA 情報収集時に特に日本、現地の双方の公開条文を読み解くことが非常に難しく、様々な追加情報収集が必要で、はじめて EPA 活用に取り組もうとする企業には大きな障壁となることが指摘された。現在は、EPA 自体の説明は日本政府が活発に情報提供し、日商をはじめとした関連する主体がレクチャーを展開しているが、実際に活用をしていくにあたり、企業の実務の中にどう織り込んでいくかという視点での読み解きが企業にとっては重要であり、その点は、各利用企業に任せられる状況であり、担当者の時間という意味でのコスト負担は大きいことが分かった。

・ EPA 活用メリット情報の取りまとめ

自動車、電気電子の多くの企業で、日本の事業部と、現地営業など様々な主体が様々な角度から、EPA 活用メリットについて議論するため、多くの企業で EPA 活用の決定に協力する延べ人数は 20 人を超えるとのインタビュー結果が得られている。

(イ) EPA 活用の情報収集及び手続き業務

・ 原産地基準の充足に関する情報収集

裾野が広い自動車産業で特に大きなコスト要因となっている項目である。サプライヤの中には、海外の顧客に直接は部品を輸出することは無く、近隣の企業に販売し、その企業が輸出や、更に統合された部品を製造する国内企業に商品を販売するなど、より原料に近い段階のサプライヤは、輸出業務手続自体に知見が無い場合も多い。このような企業から原産地規則の充足に必要な情報収集をする際には、購入部品の HS コードの準備などを、原産地証明を取得する企業自身がしなければならない。また、問い合わせのフォーマットも特に日本政府や日商から準備されているわけではないので、オリジナルの調査をしていく必要がある。

多くの企業がこういった活動を結局サプライヤとの間のフェース to フェースで実施したため、多くの労力が割かれていた。

また、輸出業務を商社に委託する方針の企業も多いが、委託された商社が、原産地規則充足の書類を取り揃えようとする場合、委託元の企業と協力して、部品メーカー等に情報提供依頼を

することもある。この場合、事業のコスト構造に関わる情報を間に入っている商社に明かすことに抵抗のある部品メーカー等もあり、更に多くの人件費が必要となっている現状が明らかになった。

- ・ 原産地証明書入手手続き

輸出製品数を多く抱え輸出物量も多い、自動車完成車メーカーや各業界の商社では、ほぼ毎日原産地証明の発給を受ける状況になっている。このような頻度の活動であるにも関わらず、証明書の入力のみが電子化され、その後の原本の発給は日本商工会議所への訪問の必要があり、代金の支払はその場で行われる仕組みになっていることが、企業の工数負担を強めている。自動車完成車メーカーの1社では、これらの事務手続きに対して複数の前任者を外部委託の形で依頼しており、明示的なコストが発生している。

【工数換算の前提】

貿易業務に従事する人材から、戦略意思決定をする人材に至るまで EPA の活用には様々な企業の人材が必要となり、工数換算した場合に大きなばらつきが生じる。本調査研究では、参加者とランクを精緻化することは避け、正社員としては、若干高額ではあるが、経営層が参加することも加味して、副費込みで人件費を 900 万円/年、7.5 時間/日、300 日/年の人件費環境を設定して試算している。

【対象地域の前提】

インタビューでは、各企業メキシコと ASEAN の EPA では、ASEAN での EPA 活用企業が圧倒的に多かった。一方で、ASEAN には、二国間と包括の EPA があり、企業によって、どの EPA を活用するかに違いがあり、コスト推定においては、それらをすべて反映することは難しい。本調査研究では、ASEAN 地域で 1 本の EPA を活用しようとした前提でコスト試算を実施する。

図表 36 EPA 活用コストの前提

	自動車	自動車部品	自動車部品商社	電気電子1	鉄鋼(メーカー+商社)
(ア) EPA制度及び活用判断のための情報収集					
・EPA情報収集					
1. 日本でのEPA締結後の公表情報の読み込みと理解	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に兼任者(1/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(1/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に兼任者(1/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(1/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に兼任者(1/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(1/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に兼任者(1/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(1/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に兼任者(1/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(1/10人)1名
2. 対象国でのEPA締結後の公表情報の読み込みと理解	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に現地兼任者(1/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(1/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に現地兼任者(1/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(1/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に現地兼任者(1/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(1/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に現地兼任者(1/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(1/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に現地兼任者(1/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(1/10人)1名
3. EPA活用のための業務上の必要項目の洗い出しと設定	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に兼任者(2/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(2/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に兼任者(2/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(2/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に兼任者(2/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(2/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に兼任者(2/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(2/10人)1名	・EPA締結時に半年程度の期間、地域別に兼任者(2/10人)1名ずつ ・EPAの更新の度に、2週間程度の兼任者1名(2/10人)1名
・EPA活用メリット情報の取りまとめ					
1. 現地でのEPA活用におけるコストメリットの試算2	・検討品目数:10 ・海外拠点連絡・情報収集:検討品目×1人日 ・試算取りまとめ:5人日	・検討品目数:200 ・海外拠点連絡・情報収集:検討品目×1人日 ・試算取りまとめ:5人日	・検討品目数:1,000 ・海外拠点連絡・情報収集:検討品目×1人日 ・試算取りまとめ:5人日 (顧客意思なので0)	・検討品目数:200 ・海外拠点連絡・情報収集:検討品目×1人日 ・試算取りまとめ:5人日	・検討品目数:20 ・海外拠点連絡・情報収集:検討品目×1人日 ・試算取りまとめ:5人日
2. 情報取り纏め関係セクションでの製品別活用可否の会議・意思決定	・検討品目数:10 ・検討品目×5人日	・検討品目数:200 ・検討品目×5人日		・検討品目数:200 ・検討品目×5人日	・検討品目数:20 ・検討品目×5人日
(イ) EPA活用の情報収集及び手続き業務					
・原産地基準の充足に関する情報収集					
1. 製品別の部品とサプライヤ情報の取りまとめ	・対象部品:検討品目数×50	・対象部品:検討品目数×5 ・検討対象部品×0.1人日	・対象部品:検討品目数×1 ・検討対象部品×0.1人日	・対象部品:検討品目数×20 ・検討対象部品×0.1人日	・対象部品:検討品目数×1 ・検討対象部品×0.1人日
2. サプライヤに対する情報収集依頼文章の作成	・対象部品:検討品目数×50 ・検討対象部品×0.1人日	・対象部品:検討品目数×5 ・検討対象部品×0.1人日	・対象部品:検討品目数×1 ・検討対象部品×0.1人日	・対象部品:検討品目数×20 ・検討対象部品×0.1人日	・対象部品:検討品目数×1 ・検討対象部品×0.1人日
3. 部品供給メーカーに対する説明及び情報収集	・対象部品:検討品目数×50 ・検討対象部品×1人日	・対象部品:検討品目数×5 ・検討対象部品×1人日	・対象部品:検討品目数×1 ・検討対象部品×1人日	・対象部品:検討品目数×20 ・検討対象部品×1人日	・対象部品:検討品目数×1 ・検討対象部品×1人日
4. 商工会議所等のレクリエーション受講	・年2時間	・年2時間	・年2時間	・年2時間	・年2時間
5. 原産地基準充足認証申請	・申請タイミング×0.5人日	・申請タイミング×0.5人日	・申請タイミング×0.5人日	・申請タイミング×0.5人日	・申請タイミング×0.5人日
6. 為替変動など部品コスト変動に対応した1~5の情報の再取得	・半期に1度	・1年に1度	・1年に1度	・1年に1度	・1年に1度
・原産地証明書入手手続き					
1. Webでの原産地証明書申請手続き	・週3回100インボイス ・1インボイス×0.1日	・週1回×200インボイス ・1インボイス×0.1人日	・週1回×10インボイス ・1インボイス×0.1人日	・週1回×1インボイス×検討品目数 ・1インボイス×0.1人日	・月500件 ・1件×0.15人日
2. 日商への訪問による原本入手と現金での支払い	・週3回×0.5人日	・週1回×0.5人日	・週1回×0.5人日	・週1回×0.5人日	・1日1回×0.5人日
3. 原本の輸出対象国への送付	・週3回×0.1人日	・週1回×0.1人日	・週1回×0.1人日	・週1回×0.1人日	・1日1回×0.1人日
4. 現地での原産地証明活用手続き	不明	不明	不明	不明	不明
5. 原産地証明書代金の支払	週3回×10インボイス(90追加) ①基本料:申請1件:2000円 ②加算額:「証明書記載産品数」×50円(20回の申請を超えた場合を想定)	週1回×20インボイス(180追加) ①基本料:申請1件:2000円 ②加算額:「証明書記載産品数」×50円(20回の申請を超えた場合を想定)	週1回×10インボイス×100HS追加 ①基本料:申請1件:2000円 ②加算額:「証明書記載産品数」×50円(20回の申請を超えた場合を想定)	週1回×1インボイス×検討品目数 ①基本料:申請1件:2000円 ②加算額:「証明書記載産品数」×50円(20回の申請を超えた場合を想定)	月300回基本申請 ①基本料:申請1件:2000円 ②加算額:「証明書記載産品数」×50円(20回の申請)

1: 電気電子産業は最終製品の種類数が企業により大きく異なるため 200 品目と仮置きした 2: 取扱品目は各社 10 倍程度となるが、頻繁に活用を検討する品目数を検討品目数と称した

図表 37 1地域・1社あたりのEPA年間活用コスト（単位は円）

	自動車	自動車部品	自動車部品商社	電気電子	鉄鋼(メーカー+商社)
(ア) EPA 制度及び活用判断のための情報収集					
・ EPA 情報収集					
1. 日本での EPA 締結後の公表情報の読み込みと理解	9,000,000	9,000,000	9,000,000	9,000,000	9,000,000
2. 対象国での EPA 締結後の公表情報の読み込みと理解	9,000,000	9,000,000	9,000,000	9,000,000	9,000,000
3. EPA 活用のための業務上の必要項目の洗い出しと設定	9,000,000	9,000,000	9,000,000	9,000,000	9,000,000
・ EPA 活用メリット情報の取りまとめ					
1. 現地での EPA 活用におけるコストメリットの試算	450,000	6,150,000	30,150,000	6,150,000	750,000
2. 情報取りまとめと関係セクションでの製品別活用可否の会議・意思決定	1,500,000	30,000,000	(顧客意思なので0)	30,000,000	3,000,000
(イ) EPA 活用の情報収集及び手続き業務					
・ 原産地基準の充足に関する情報収集					
1. 製品別の部品とサプライヤ情報の取りまとめ	1,500,000	3,000,000	3,000,000	12,000,000	60,000
2. サプライヤに対する情報収集依頼文章の作成	1,500,000	3,000,000	3,000,000	12,000,000	60,000
3. 部品供給メーカーに対する説明及び情報収集	15,000,000	30,000,000	30,000,000	120,000,000	600,000
4. 商工会議所等のレクリエーション受講	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000
5. 原産地基準充足認証申請	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
6. 為替変動など部品コスト変動に対応した1~5の情報の再取得	36,000,000	36,000,000	36,000,000	144,000,000	720,000
・ 原産地証明書入手手続き					
1. Web での原産地証明書申請手続き	45,000,000	30,000,000	1,500,000	30,000,000	16,200,000
2. 日商への訪問による原本入手と現金での支払い	2,250,000	750,000	750,000	750,000	3,750,000
3. 原本の輸出対象国への送付	450,000	150,000	150,000	150,000	750,000
4. 現地での原産地証明活用手続き	不明	不明	不明	不明	不明
5. 原産地証明書代金の支払	3,675,000	2,450,000	3,500,000	20,000,000	12,000,000
EPA 活用コスト 1地域・1社合計	134,348,000	168,523,000	135,073,000	402,073,000	64,913,000

(3) EPA の費用対効果

① EPA のコスト推計結果

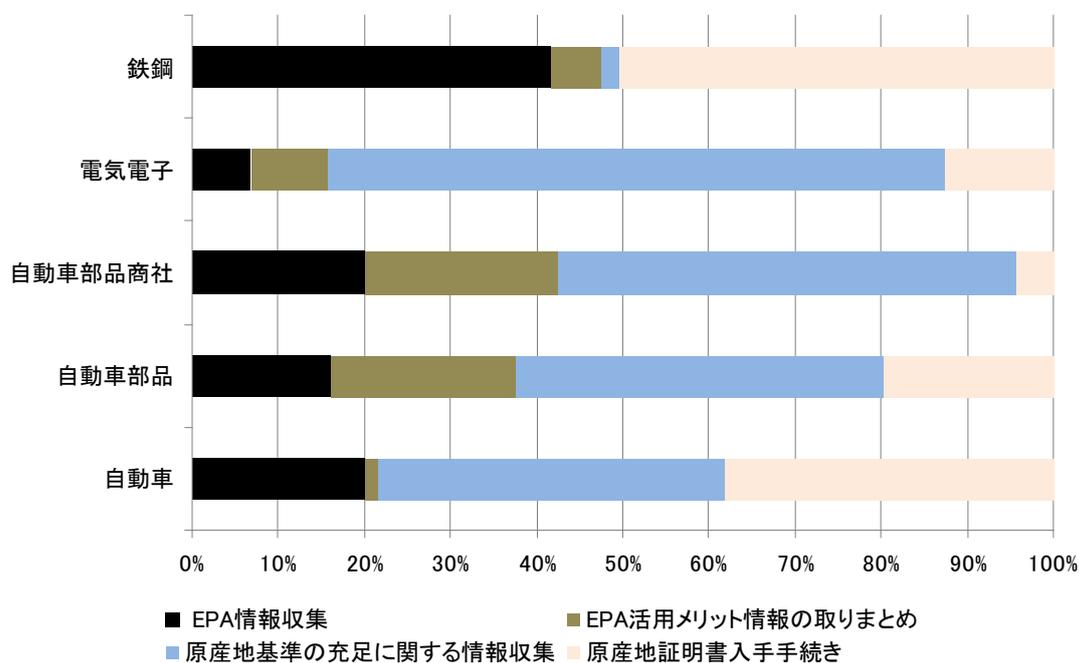
【1社・1地域あたりのEPA活用コスト】

図表 37 は 1 社当たりの年間の EPA 活用のためのコストの推計結果である。各業界で、年間 EPA 活用コストは、鉄鋼産業を除いて、1 社当たり 1 億円を超えることになる。特に部品点数も、商品点数も多い、電気電子産業では、主要商品すべてで EPA を活用しようとする、1 社当たり年間 4 億円以上も必要という試算結果が得られた。

【産業別のEPA活用コストの構成】

図表 38 は、1 社における、EPA 活用におけるコスト構成を示している。これによると、鉄鋼産業では、意思決定までの情報調査と、日々のオペレーションである原産地証明書の入手のコストが大きなウェートを占めているのに対し、電気電子産業、自動車部品商社などにおいては、原産地基準の充足に関してサプライヤ等に対する情報収集に大きなコストを割いていることが分かる。

図表 38 産業別のEPA活用コスト構成



出所：NRI

また、このコスト項目は、運営において「固定費」的な要素と「変動費」的な要素に分解することが可能であり、「EPA 情報収集」「EPA 活用メリット情報の取りまとめ」「原産地基準の充足に関する情報収集」は、EPA 活用前に掛かる「固定費」的な要素であり、「原産地証明

書入手続き」は「変動費」的な要素である。このように図表 38 を見直すと電気電子、自動車部品商社、自動車部品の業界では、自動車や鉄鋼と比較して、固定費的な要素の割合が非常に高く、社内で大きな意思決定が無ければ、EPA が活用され難い産業構造であるといえることができる。

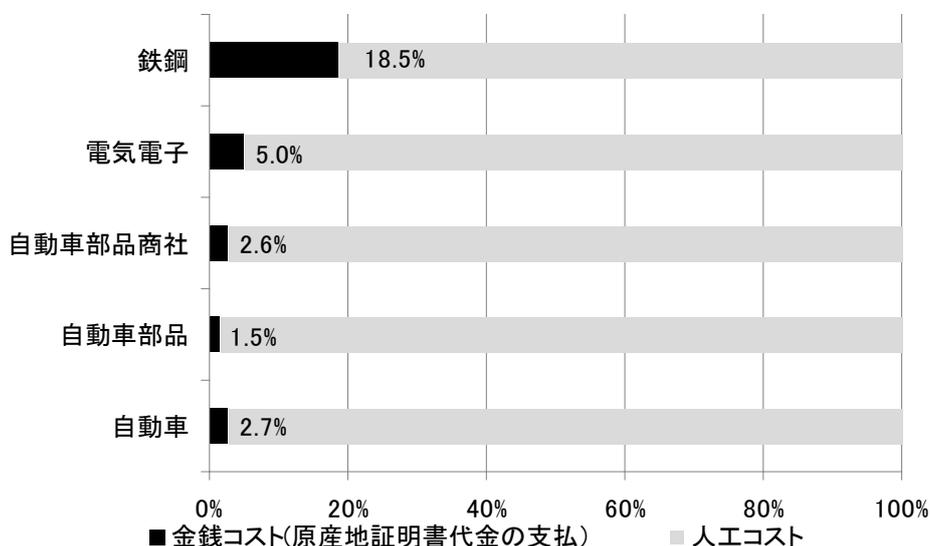
また、「固定費」的な要素が大きな産業においては、貿易取引額そのものが小さい企業でも大きな負担になることも表現している。この分析によれば、自動車部品（商社）、電気電子産業はこれらの負担が非常に高く、中小部品メーカーにとって活用が非常に難しいことが推測される。

【産業別の金銭コストと人工コスト】

図表 39 は、明示的なコストである原産地証明書代金の支払に関するコストと、その他の人工として隠れたコストの比較を業界ごとの割合を示している。これによると、自動車部品、自動車部品商社では、ほとんどのコストが金額に現れないものであり、従業員の労働として大きな負担となっていることが分かる。

この結果も、もう 1 つの側面として、多くの人に協力を得ながら EPA 活用を進めることが可能な大企業と比較すると、貿易に関する組織が小さい規模の小さな企業にとっては活用が難しくなることを示している。

図表 39 産業別の金銭コストと人工コストの割合



出所：NRI

② EPA のプラスの効果

(ア) 関税率低減効果

EPA の効果の最も重要なのは、関税低減であり、以下に、現行の関税を撤廃した場合の効果について述べる。図表 40 及び図表 41 に示すとおり、2 章で示した対象製品の現状からの関税撤廃の効果を得られるのは、メキシコ、ASEAN、EU、メルコスールの全地域での自動車、メルコスールでのテレビである。

図表 40 メキシコ、ASEAN の対象国・地域での関税撤廃効果の概要

国・地域名	メキシコ			ASEAN		
	輸出額 (10 億円)	関税率	撤廃の 影響	輸出額 (10 億円)	関税率*	撤廃の 影響
乗用車	① 92	5.7%		① 150	0	0
	② 20	8.6%		② 62	0	0
	③ 20	5.7%		③ 21	漸減	
テレビ	0.06	0%	0	6	0	0
デジタル カメラ	6	0%	0	75	0	0
印刷機（部 品・付属品 含む）	14	0%	0	176	0	0
鉄鋼		—		0.026	0	0

図表 41 EU、メルコスールの対象国・地域での関税撤廃効果の概要

国・地域名	EU			メルコスール		
	輸出額 (10 億円)	関税率	撤廃の 影響	輸出額 (10 億円)	関税率*	撤廃の 影響
乗用車	1,428	10%		76	35% (ブラジル)	
テレビ	13	14%	0	0.1	20% (ウルグアイ)	
デジタル カメラ	88	0%	0	4	0% (ブラジル) 20% (ブラジル)	ほぼ 0**
印刷機（部 品・付属品 含む）	498	0%	0	7	0% (ブラジル) 14% (ブラジル)	ほぼ 0**
鉄鋼	0.001	0%		0.0008	6% (ブラジル)	ほぼ 0***

* ASEAN およびメルコスールの関税率については、加盟国中最大のものを採用した。

** 関税が 0 でない品目の輸出額は僅少と考えられる。

*** 輸出額が僅少である。

出所：輸出額 Jtrade（日本関税協会）08 年
関税率 WorldTariff（FedEx Trade Networks）

メキシコ、ASEAN の既に EPA を締結し、漸進的に関税を撤廃しつつある地域については、2009 年時点での関税率と現在の輸出額から、効果を算定した。輸入関税は、CIF ベースで掛かることがほとんどだが、ここでは、参考として輸出額に関税率を乗じたものを関税撤廃効果と称している。これによると、メキシコでは、今後 EPA の進展により、自動車で現在輸出の主力となっている商品については、関税が撤廃されることで、年間 80 億円程度の関税削減効果が見込まれている。

図表 42 メキシコ・ASEAN での自動車における関税撤廃効果

国・地域名		メキシコ			ASEAN		
品目	品目詳細	輸出額 (10億円)	関税率	効果 (10億円)	輸出額 (10億円)	関税率	効果 (10億円)
自動車 (8703)	①870323 : 1,500cc 超 3,000cc 以下の もの	92	5.7%*	5.2	150	0	0
	②870322 : 1,000cc 超 1,500cc 以下の もの	20	8.6%*	1.7	62	0	0
	③870324 : 3,000cc 超のもの	20	5.7%*	1.1	21	漸減**	ほぼなし**
計		132	—	8.0	233		ほぼなし**

* 上記メキシコに関税率は、当該乗用車の新車についてのものであり、いずれも中古車になると関税率が 50%となる。ただし、メキシコでは現在、自動車令により中古車の輸入が禁止されているため、直近での関税撤廃の影響はなしとした。なお、2009 年から 2019 年にかけて段階的に中古車の輸入が解禁されてゆくため、今後、中古車の関税撤廃の影響は今後変化すると考えられる

** 最大の関税率であるマレーシアのものを採用。HS9 桁ごとに異なり、関税低減スケジュールも異なる。ただしほとんどのものは 2012 年までに完全撤廃される

出所：輸出額 Jtrade（日本関税協会） 関税率 WorldTariff（FedEx Trade Networks）

一方で、現在のところ、EPAの締結がされていない、EUでは、自動車・テレビで10%以上、メルコスールでは、20%以上の高関税がかけられており、その削減効果は非常に大きい。但し、ここでは、完成品の関税についてのみ分析しているが、これらの国は遠隔地にあり、自動車産業、電気電子産業それぞれで、現地生産活動も始めており、これらの商品の製造に必要なコア部品の輸出などで関税削減も加味すれば、より効果は大きいと考えられる。

一方で、現地生産化の流れの中で、自動車でも電気電子製品でも、最高級の高付加価値製品は日本からの完成品輸出の傾向はまだしばらく続くことがインタビュー調査から得られた。ここで挙げた効果の数値は、今後の日本の産業構造、特に製造拠点が海外に移っていく中でも変わる事の無い効果部分と考えられる。

図表 43 EUでの自動車における関税撤廃効果

国・地域名		EU		
品目	品目詳細	輸出額(10億円)	関税率	効果(10億円)
自動車 (8703)	①870323 : 1,500cc 超 3,000cc 以下のもの	576	10%	57
	②870333 : ディーゼルエ ンジン車 (2,500cc 超の もの)	541	10%	54
	③870324 : 3,000cc 超の もの	311	10%	31
テレビ (8528)	852872 : カラーテレビ	13	14%	1.8
計		1,428	—	143.8

図表 44 メルコスールでの自動車における関税撤廃効果

国・地域名		メルコスール		
品目	品目詳細	輸出額(10億円)	関税率*	効果(10億円)
自動車 (8703)	①870323 : 1,500cc 超 3,000cc 以下のもの	52	35%	18.2
	②870333 : ディーゼルエ ンジン車 (1,500cc 超 2,500cc 以下のもの)	14	35%	4.9
	③870322 : 1,000cc 超 1,500cc 以下のもの	10	35%	3.5
テレビ (8528)	852872 : カラーテレビ	0.1	20%	0.02
計		1,428	—	31.12

* 域内最大の関税率であるのものを採用。自動車はブラジル、テレビはウルグアイのもの。

出所：輸出額 Jtrade（日本関税協会）関税率 WorldTariff（FedEx Trade Networks）

EPA の効果を検討する上では、EPA 締結国については段階的な低減が既に始まっているため、締結前を前提とすると、ここで述べた現状の関税撤廃以上の効果が得られることが分かる。また、一方で、国際社会の動向の中で、EPA の注力された交渉が無かったとしても、ある程度の市場開放は進んだとも考えられる。このため、EPA 締結国での関税削減の効果を現在の EU レベルを前提とした場合にどの程度の関税率撤廃効果があるかを図表 45 に示している。但し、電気電子については、カラーテレビに関する関税率、鉄鋼に関しては、ほとんどの主要製品に関して関税率が 0 になっていることから、関税が極端に高いといわれているブラジルと現在の ASEAN (タイ) の水準の平均とした。

自動車部品、電子部品については、多岐に渡り、ターゲットを絞ることが難しいため、ここでは、完成品（鉄鋼の場合は製品）のみについて扱うものとする。

図表 45 に示すとおり、2 章で設定したターゲット商品（各地域で最も輸出金額の多い商品）では、自動車産業において 23 億円、電気電子産業において 360 億円、鉄鋼において 130 億円のコスト削減メリットがある。

但し、この恩恵試算値は、輸出データをベースとしており関税恩恵としては、CIF ベースにすべきだが、地域によって CIF 算出の根拠が異なるため、FOB ベースでの試算としている。このため、恩恵数値は、この数値より、1 割程度大きいことが推測される。

図表 45 本調査研究で設定した EPA への取組みが無かった場合に ASEAN に残る関税撤廃効果（数値単位は円）

	自動車	電気電子	鉄鋼
日本からのターゲットとした商品の輸出額（2 章参照のこと）	23, 299, 983, 300	257, 213, 520, 000	159, 458, 894, 000
EPA 取組みが無かった場合の関税率	10. 0%	14. 0%	8. 5%
関税撤廃時の恩恵	2, 329, 998, 330	36, 009, 892, 800	13, 554, 005, 990

（イ）通関手続きの簡素化など工数に関わるプラスの効果

EPA のビジネス環境の整備の効果により、通関事務の時間が大幅に減少するなどのプラス効果得られることが期待された。しかし、調査対象企業 13 社では 1 社も、通関に必要な事務や、通関自体の時間を短縮できている企業は無かった。一方で現地側での事務手続き負担増を訴えた企業も無かったことから、通関に関する事務においては、通常に通関手続きの中で 1 項目が追加されたような扱いを受けていることが分かる。このため、本調査研究では、通関手続きの簡素化などのプラスの効果はまったく無いものとしている。

③ 産業別の EPA 活用コストと EPA メリットの関係

ここまでで述べた、EPA 活用におけるコストとメリットの関係を述べてきたが、①では、1 企業における EPA 活用コスト、②では、ターゲット商品に関する日本全体の関税撤廃メリットを述べている。ターゲット商品については、最終製品製造企業の集約化が進んでいるため、非常に粗い試算となるが、1 企業あたりのコストを最終製品製造企業の業界としてのコストとして扱うために、以下の設定を加えることにする。

図表 46 本調査研究で設定した最終製品製造企業数（数値単位は企業数）

	自動車	電気電子	鉄鋼
最終製品製造企業数	7	5	4

図表 47 EPA 活用コストと活用メリットの比較（数値単位は円）

	自動車	電気電子	鉄鋼
①EPA 活用コスト	940,436,000	2,010,365,000	259,652,000
②EPA 活用メリット	23,299,983,300	36,009,892,800	13,554,005,990
EPA 活用実質メリット（②－①）	22,359,547,300	33,999,527,800	13,294,353,990
EPA 関税恩恵相殺率（①/②）	4.0%	5.6%	1.9%

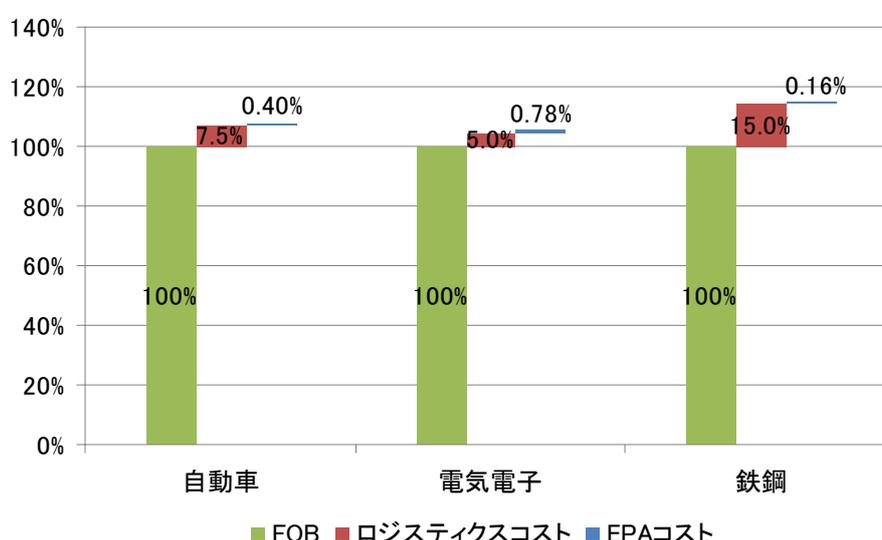
上記の分析では、EPA に関わるコストは、EPA の活用によって完全に吸収され、大きなメリットを生み出すことが分かる。但し、これは 1 社当たり、億単位の活用投資が可能な企業に限られることに注意しなければならない。

④ ロジスティクスコストとの比較

FOB に対する、海上輸送と通関までのロジスティクスコストは、多くの業界で、詳細については企業秘密であることが多いため、本調査研究ではインタビューで大まかなレンジでの FOB に対する比率の情報を収集し、統計情報などと照らし合わせて、比率の推定値を試算した。基本的には、日本での諸掛、海上輸送、保険、現地通関までを含めた率であり、販売流通に関するロジスティクスコストは含んでいない。また、様々な角度からの数値想定をするにあたり、ASEAN を対象とした情報収集の結果である。

図表 48 は試算結果を示したものであるが、大手企業を想定した場合、EPA 活用コストは、全体のコスト構造と比較しても軽微なものであることが分かる。

図表 48 FOB バリューに対する、ロジスティクスコストと EPA 活用コストの比較



出所：NRI

但し、これは、数社の完成品メーカーで全ての商品が輸出されるような、非常に粗い仮定を想定したもので、輸出量が少なく前述の「固定費」相当の費用負担が大きくなる小規模な企業においては、まったく異なる構造となることが推測される。図表 48 によれば、自動車部品メーカーは、80%程度がこの固定費相当の費用であり、仮に自動車産業と同じく EPA コストが FOB バリューの 10 分の 1 程度でしかないとする、0.4%の 80%はそのまま残るため、FOB バリューに対して $0.4\% \times 80\% \div 10\% + 0.4\% \times 20\% = 3.28\%$ となり、ロジスティクスコストが仮に図表 48 と同様に 7.5%とすると（自動車部品は付加価値の幅が広い、5%程度から 20%を超える程度までレンジが広いとのコメントが自動車部品産業でのヒアリングから得られている）ロジスティクスコストを大幅に上昇させる要因になる可能性も否定できない。

4章. 企業における EPA 活用に関する課題意識

(1) EPA 活用状況

本調査の対象とした、自動車、電気電子、鉄鋼の各産業での大手製造業及び商社のほとんどは、昨年調査の要点であった認知に関しては、クリアできているものの、産業構造の特性によって、活用する必要がなかったり、既に構築されたグローバルロジスティクス戦略上、活用が難しかったりと様々な理由で EPA の活用に障壁があることが明らかになった。以下に、産業別の EPA の活用状況と更なる活用の問題点について述べることにする。

自動車産業

本調査の対象となった企業は、産業や製品分野での大手企業が多く、昨年の EPA 活用に関する調査で明らかになったような、EPA の認知自体をしていないという企業は少なかった。それでも、物流上、国内での納品が主要なビジネス形態になっている部品メーカーなどは、EPA 自体を知る必要が無いなど、産業構造として認知の必要の無い企業が存在していることも分かった。

一方で、EPA の活用が自社の事業活動にメリットを及ぼすことが理解できていても、そのメリットを活用しきれない企業も存在した。これらの企業では、EPA 活用の事務コストを掛けてまで実施するメリットが得られないと判断されたことを EPA の効果を活用していない理由として挙げている。このような企業では、EPA 活用を関税低減メリットが高いものから優先順位付けをし、事務処理対応できる範囲で実施しているケースが多い。

EPA の活用をかなり前から検討しているが、出来ていない企業では、その理由が、サプライヤからの協力を取り付けることに時間がかかり、活用に至っていないという理由を挙げている。前章で述べたが、自動車産業では特に、サプライヤから協力を取り付け、原産地規則の充足に多大なコストが掛かるが、その壁を乗り越えられていない状況であることがうかがえる。

EPA締結の種類で言うと、完成車としては、本調査の対象である、メキシコ、ASEANのどちらでも活用はされているが、自動車部品産業では特に地域でのEPA以外の制度の活用によりEPAをまだ必要としていないことが指摘された。ASEANでは国によってはEPAの活用意向が高かったが、他の優遇制度・特恵関税制度を提示しているインドネシア、マレーシア、タイ（インドネシア：USDFS、マレーシア：MIDA、タイ：BOI）では、既存制度の利用を継続している事業者があった。また、メキシコについては、レグラオクターバ¹と呼ばれる税制優遇制度が主に活用され、EPAが活用されない理由として挙げている企業が複数存在した。

¹ Regla Octava : PROSEC に組み込まれておらず、且つ、国内調達に技術的、能力的に困難であるアイテムに関して、個別に当局に当該法令の適用を申請し、一定の調査機関を経た結果が「国内調達困難」というものであった場合に関し、ゼロ関税にて輸入することを承認される。通常一年毎の更新となる

自動車産業でのコメント

(企業 A)

- ASEAN は自社が輸出している約 700 品目中、600 品目程度を活用することに決め、残りは、現地の優遇制度を活用している
 - 2007 年以降、「当社にとって利用効果があるもの」を 6 段階に分類して、上位 4 段階の 120 程度を直ぐに利用する判断をした。まだその内 9 割程度しか利用できていない
 - ベトナム向けのものでは、約 250 品目中、今後約 200 品目について EPA を使うつもりであるが、税率が少しずつ下がらないので、効果は限定的ではないかと思っている。それでも、利用準備を進めている。
 - ASEAN 内の流通は自社としては手がけておらず商社を経由しているが AFTA は活用している模様
- メキシコは、EPA と比較して既存の制度であるレグラオクターバが有利であり、EPA を利用しない判断をした

(企業 B)

- EPA はどの地域でも使っていない。使うべく関係の深い企業間では方針設定は 2004 年からしており、組織体制も出来つつあるが、サプライヤ等からの同意を得るに至っていない。
 - 全ての産品に EPA を活用することは難しいので、地域別に輸出品目の 20%程度での活用を目指して取り組んでいる。

(企業 C)

- 海外顧客相手でも国内引渡しが多く、EPA 活用はしていない。顧客の完成車メーカーが活用は実施している可能性がある。

(商社 D)

- ASEAN では、インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピンとの 2 国間 EPA を利用している。
 - AJCEP は利用していない。二国間 EPA のほうが、関税率の関係上、メリットが大きい。
 - ASEAN 向けの 5,000 品目程度のうち、EPA 利用しているのは 2 割程度。国によっては 5%にも満たない。このような状況になっているのは、各国との間にある、別の優遇制度・特惠関税（インドネシア：USDFS、マレーシア：MIDA、タイ：BOI）を用いていること、輸入者（現地の顧客）にとって、EPA を使う優先順位（ランク）が高くないこと、原産地証明の発給コストを考えると、EPA 利用に見合わないからなどの理由がある。
- メキシコ向けでは EPA を利用していない。現地の顧客から要望がないため。

電気電子産業

本調査では、輸出額の大きい電気電子産業でのコンシューマ製品を扱う企業からの情報収集を実施したが、全ての企業で、日本と対象国の EPA を主要製品ではほとんど活用していない状況にあることが分かった。2章の物流の状況でも示したとおり、主要な部品の調達は、日本から、他のアジア諸国に移りつつあり、また、最終製品の生産拠点もやはり、消費地に近い国に移りつつある。このような状況では、比較的ロットの小さい、高付加価値製品などが日本からの EPA を活用する対象となる。調査対象企業はいずれも大手で、EPA の情報は熟知しているが、EPA の活用の取り組みは、膨大な商品・部品点数がある中である程度の量の出る付加価値の高い製品に限定した活動にならざるを得ず、本当は効果があるかもしれない製品を、全商品の中から洗い出す程の労力を割く事は出来ない状況であった。また、多くの電気電子の最終製品企業は、多数の事業を抱えているため、意思決定は、事業ごとで、全社で統合しているのは、EPA の制度等に関する情報収集のみであるという体制で、EPA を自社全体でどの程度活用しているのかを全て一括で把握するのが困難という状況でもあった。

また、グローバルオペレーションを EPA の締結前から実施しており、そのオペレーションでは EPA の活用がしにくいケースも企業によってはあり、全ての設計が日本と現地とのやり取りを前提としている EPA の不備についての言及もあった。

自動車部品産業と同様に、電気電子産業でも、ASEAN では、現地制度と二国間の EPA の併用、メキシコでは EPA ではなく、レグラオクターバの活用が一般的で、関税率の段階的削減が基本となっている EPA の活用が現在では意味が無い部分が多いことも分かった。

電気電子産業でのコメント

(企業 E)

- ・ ASEAN は企業戦略上、最大の主力製品のひとつでは EPA を使う必要が無い。他の製品では活用している。また AFTA を域内でつかっているが使用品目や物量は僅か
 - 部品点数が多いことや、部品のライフサイクルが極端に短いことから、EPA の活用等は、現地が情報収集し効果や負担等も含めて判断している。つまり現地工場から要請が上がり、本社で状況把握をして、現地が EPA 利用の活動をしている状況である
 - CEPT での原産地証明を関税番号変更基準で取れるように制度整備していることは大いに評価できる。これによってかなり労力が減った
- ・ メキシコでは、Prosec とレグラオクターバの組み合わせで、EPA 税率よりも条件が良くなっているので使う必要は無い。
 - EPA 活用によって、手続き上の簡易化メリットも無い。ほとんどの部品を Prosec 及びレグラオクターバでカバーできており、税率も低い。
 - NAFTA の活用を意識した拠点設置であり、EPA 締結の前後で物流が効率化された部分は全く無い

(企業 F)

- EPA は輸入側の依頼に基づいて事業部判断で活用している。どの地域の EPA も全部活用しているものの、活用するものは限定される。
 - 事業部では、EPA 効果により、市場で競争力が出る商品なのか、EPA 活用の準備を一度すれば、モデルチェンジなどがあっても、長期にわたって手続きが簡易化できる商品なのか、などの観点で判断している。モデルが変わった途端に全部調査しなおすというものは不向き
 - ASEAN では、ほとんどが AFTA の利用
 - ◇ 関税番号基準になり、モデル更新などでの手続き煩雑さはかなり抑えられていると思う

(企業 G)

- ASEAN では、パイ、マルチの両方の EPA、AFTA を、関税率を把握した上で有利な場合活用している
 - 部品供給は複雑なグローバル分業を進めており、日本と対象国との貿易の重要性が下がりつつある

(企業 H)

- 最も主力商品の民生機器では日本の EPA はほとんど使うことが出来ない。主に利用しているのは、次に続く民生機器や、業務関連機器などの日本からの輸出のある品目に限られる
 - 日 - ASEAN を活用したベトナム民生機器輸出
 - 日 - スイスも同じように EPA を使ってはいるが、元々重量ベースの課税であったので、重量の軽くて高付加価値な製品は関税がきわめて安かったので効果はたいしたことはない
- 地域販売統括会社で各種製品を買い取り、地域販売統括会社が統括地域内の国々で販売するグローバルオペレーションをしているため、取扱量の少ない国に対して、販売統括会社に対して、その地域用に EPA の手続き書類などをそろえて、物流も分けるのは大きな手間であり、その手間を考えると使わないと判断される場合もあった。
 - 例えば Purchase Order は最初から分けないといけないため、東アジア販売統括の国から ASEAN に販売する際に、ある商品で販売量の大きい ASEAN 内 1 カ国に向けてだけを別扱いするのは非常に手間が掛かり EPA 活用をやめたことがある
 - 別の商品はその国での販売台数が多かったため、EPA 活用をしているためケースバイケースだとは言える

鉄鋼産業

自動車産業、電子電気産業が、EPA の活用方策で、産業構造として EPA の目的と一致しない部分があり、十分な効果が得られていない一方で、鉄鋼産業は、各社 EPA を活用しやすい状況にあるといえる。他の産業では別の優遇制度が EPA よりも優位となっているメキシコでも、鉄鋼産業では活用しうるメリットを提供できている。

鉄鋼産業でのコメント

(企業 I)

- EPA はいずれの地域でも活用している。

(企業 J)

- ASEAN では AJCEP ではなく、2 国間 EPA (タイ、インドネシア) を活用している。AFTA は特に活用していない。これは、物流が、日本から現地ユーザ及びユーザに近いコイルセンターからユーザというシンプルな経路だからといえる。
- メキシコは、Prosec を活用していたが、EPA 締結後には、Prosec の資格をもちながら、EPA を活用することになった。

(2) EPA 活用に関わる問題点

①EPA 締結地域に関するインタビュー結果の分析

既に、3章では EPA 活用コストの試算で EPA 活用に至るまでのコストが EPA 活用の障壁になっていることは指摘したが、そういったコストにつながる EPA 活用の促進に向けた企業における問題意識を具体的に挙げる。また、EPA が包括的に包含しているビジネス環境に関わる問題意識についても、特に電子電気産業からは強く挙げられた。これらは、ロジスティクスの短縮等、関税削減よりも更に大きなプラスの効果を企業に及ぼすものと考えられるためここで言及する。

自動車産業

- ・ AJCEP と二国間 EPA の関税率がものによって逆転する期間が異なるため、細かく対応する必要があること
- ・ 既に大方解決されたが、HS2007 への変更があっても、HS2002 基準で書類を整えなければならなかったり、その逆に直ぐに変更を反映しなければならなかったりで混乱したこと
- ・ 国内拠点での買取と、海外拠点での買取の 2 つのオペレーションで EPA に関わる情報共有の必要が生じたこと
- ・ 原産地証明取得のシステムを構築しても、最後は紙のやり取りになること
- ・ 原産地証明の申請から発給まで中 2 日掛かるが、緊急の商品輸出には対応できないし、物流の高速化に対応していない
- ・ 原産地証明の必要枚数は、invoice1 枚につき 1 枚を要求される場合もあれば、客先 1 件につき 1 枚要求される場合もあり ASEAN 内で統一されていない
- ・ 基本的には製造業者が活用する制度であり、小ロットを取りまとめて製造業者ではない商社が間に入る場合に商社にとっての事務手続きが膨大になる。
- ・ EPA の条文が、対象国のものを読み解くのはもちろん難しいが、日本語版も難解である。ASEAN では国により内容も違い、結局全部の国のものを読み解く必要がある。

自動車産業でのコメント

(企業 A)

- ・ 各国向けの輸出品目の洗い出しと、EPA の利用状況、コストを調査するのに、1 名で約一週間かかった。
- ・ 原産地証明の取得には時間が掛かり挫折したものもある。
 - VA 基準は年に一度、原産性証明のための調査を行っており、2 人で 200 時間程度要する。
 - CTC 基準の方は、構成が複雑なものは証明が複雑になるので、原産性証明を行うことを諦めているものもある。

- ▶ 原産性証明を行う際には、当社で HS コードを調べ、その他必要な情報を入力して仕入先に送り、仕入先の担当箇所を記入して返送してもらう。その後、内容を確認し、HS コードを記入する。
- AJCEP の場合、関税率が、現在は AJCEP を利用した方が安いのに、数年後には、日タイ、日マレーシアなどの二国間 EPA の方が安くなるという逆転現象が起きるのは不便である。
- タイとの EPA では、当初 HS2002 を使っていたところ、後に HS2007 が適用されるようになったときに番号の変更が多く生じたなどの不便があったが、現在では特に不便は感じていない。
- 関税以外の港湾使用料や通関に付帯する費用の地域比較などはしたことが無く、請求されるものを制度として仕方がないものとして払っており、ある地域が他と比較して不平等に見えるという意識でものを見たことが無いので、通関上の不満点をあまり感じていないが、探せば出てくるかもしれない。今後の勉強の課題となる

(企業 B)

- 問題と感じているのは、サプライヤからの情報収集。
- 国内のサプライヤから国内当社拠点を通じて、海外の拠点へ輸出するものと、国内のサプライヤが独自に海外の当社拠点へ輸出するものとの、両方とも原産地証明を取るために情報を一体化させるのが難しい
- 部品点数が多い商品で、付加価値基準で原産地証明を取ろうとしても、結局 HS コードを調べなくてはならず、ここにコストがかかる。
- 原産地証明の申請から発給まで、中 2 日かかるが、これをよりスピードアップしないと、船足が速くなっているのでは、原本より、船が先に着いてしまうこともあるだろう
- 原産地証明書は web 発行をしてもらわなければ、申請だけがウェブ上で出来るようになっても意味が薄れる。
- 自己証明制度を早期に実現して欲しい。
- 原産地証明書の発給料が高い。特に、基本料金の 2,000 円は高額である。

(商社 D)

- 原産地証明発給申請のため、2010 年 4 月から、社内で通用する社内システムを導入することを検討中である。
 - ▶ 2010 年 4 月から導入するのはあくまで社内のシステムであって、結局は商工会議所とのやり取りも発生する。社内で入力すれば、それが商工会議所までつながってゆくような、企業共通のシステムを作ってもらいたい。
- EPA を利用する品目があると、原産地証明の発給申請をする前に、対象品番や数量を確認する作業が必要になり、この部分だけで、1 回の船積みのうちの 1 インボイスで 1 ~2 時間かかる。
- 緊急の出荷となるエアの場合は、原産地証明を取っていると時間がかかるし、証明書が現地に着くまでもにも現地ですらに待たなければならないので、EPA は使えない。
- 原産地証明を取るまでのコストが非常に大きい。

- 現地の顧客から EPA 利用の依頼があると、日本のサプライヤにそれを説明し、判定のための番号を取る必要がある。関税番号基準のものが多く、サプライヤからの同意が得にくく、そのたびごとに説明にいかなくてはならない。
- 日商と話をし、原料の根拠を示す書類など、新たな書式ではなく、サプライヤが持っている既存の書類を転用できるようにした。
 - ✧ サプライヤの間に、EPA 利用は手続きが面倒なものである、というイメージが先行しているように思う。
- 自己証明制度が導入されれば良いと思う。
 - EPA、各国独自の優遇制度のいずれを使うと有利になるのかの比較が簡単に出来ない。比較表のようなものを整備してほしい。
 - EPA のための原産地証明書も、たとえばマレーシア向けとインドネシア向けで、書かなくてはならない内容や、表記の仕方が細かく異なる。また、相手国 1 カ国の中の税関によって判断が異なるので、結局通関する場にならないと、持っていた書類で通るかどうかわからない。
 - 原産地証明書を取る単位が、EPA によって、invoice 1 枚につき、原産地証明 1 枚を要求される場合もあれば、客先 1 件につき 1 枚要求される場合もある。統一して欲しい。
- アジア向けの貿易は、各国特有の優遇制度（インドネシア：USDFS、マレーシア：MIDA、タイ：BOI）を使えるのが、メーカだけに限定されているため、当社の事務コストがかかっている。当社が荷主となって物を送る場合、複数メーカのをひとつのコンテナに混載していると、この優遇制度を利用する品目については、各メーカごとに invoice を分けて作成しなくてはならない。当社のような商社もこの優遇制度の利用者となれると、invoice を当社名で作成できるので、書類作成の手間が大幅に削減できる。
- 2010 年 2 月から上がっている、アジア向けの Terminal Handling Charge は、何とか上げずに済ませてもらいたい。
- ASEAN の中の国によって、二国間 EPA の細部が異なる（日マレーシア EPA と日インドネシア EPA の詳細が異なるなど）が、細かい特例の部分をもう少しわかりやすく表記できないものか。日本語バージョンが縦書きで読みにくいのも、作業に時間がかかる要因となっている。

電気電子産業

先に述べたとおり、電気電子産業では、部品点数も商品点数も多いため、事業部別に EPA 活用判断が必要であるが、活用実務の検討までそれぞれの事業部別に実施するのは負担が大きという共通した悩みの他に、実務面で様々な地域別の問題が挙げられた。

メキシコの EPA 改善に関する意見

- メキシコでは、物流や国内手続きなど様々な視点で環境整備が必要である
 - 最大の輸出先への国境通過手続きは非常に時間がかかっている。特に月末出荷分は、トラックの長蛇の列が続く状況は変わっていない
 - 港湾手続きの煩雑性も高く、港湾使用手数料の引き上げが繰り返され、非常にコストが高くなっている
 - 港湾については、エンセナダ港の規模も問題である。大型船が入れず、十分な部品輸入が出来ない。開発計画はあるようだが進みが遅く全く十分ではない
 - 労働法が硬直的であり臨時工の採用に柔軟性がなく、人件費が重く、治安も定常的に悪い
 - サンプル輸入が異常に時間がかかるため、米国に送ってハンドキャリーで社員が持ち込まなければならない
 - レグラオクターバの承認を受けるのは結局一企業ごとに申請しなければならず、煩雑製が高い。現在ほとんどのものが Prosec でカバーされているが、主要部品の一つは、レグラオクターバでしかカバーされていないので承認を取っており、部品金額のある程度を占めているため、レグラオクターバも結局無視できなかった
 - メキシコの関税コードと HS コードの整合表を BOM ベースで作成している。本が出来るときの厚さになっている。この手間が新製品の製造の度に必要で大変である。

ASEAN の EPA 改善に関する意見

- ASEAN では、HS2007 を主に使い出した後でも、手続きに HS2002 が必要になり、当社の製品では、HS2007 と HS2002 で商品カテゴリーが大きく変わったため、非常に不便であり大きな影響を受けている
- 日本と当該国の間の関税情報がわかれば良いだけの話ではないため、関税動向を追うのに大変苦勞している。少なくとも日本と当該国の間の関税については、即時撤廃ルールにして、ステージ撤廃にしないで欲しい
 - 各国の情報を紐解かなければならないが、タイ以外の国の情報はとても調べにくい経験がある。現行関税率とそれに応じた現在の政府間の取り決めをきちんと公開してもらわないと、調査等に関する現地側の負担は莫大になる
- ASEAN では、バイで低関税輸入して、マルチによる特惠関税を利用した流通を考えていたが、バイとマルチが並存して関税が異なるため、輸入の際に提示する原産地証明で

関税率が決まることになり、原産地性の取り扱いも国ごとに必要で事前の確認が必要になるという根本的な問題を抱えている。

- 2018年までは関税面でベストな1カ国での生産により ASEAN 全体への製品供給をしようとしても、年ごとに本当に関税上有利な国（製品関税の最も高い国）は変わっていくことになってしまい、残念ながら工場立地など事業戦略に影響を及ぼすことができる重要な国のサポートとは言えなくなってしまった。
- ASEAN の広域経済圏としてのメリットを享受するためには、民間企業として APEC、ASEAN での政策会合の中身をおさえないとならないが、それらの情報が全く入ってこないことも課題である
- AFTA の中では、国境での通関業務の改善項目として、大きく3つのポイントがある。これらはリードタイム短縮に大きく寄与し ASEAN の広域オペレーションをより魅力あるもの出来る
 - 部品輸入に際しての手続きを関税同盟に近い形で登録された定常的に通関するものであれば手続きを0にする
 - コンテナの積み替えを廃止する
 - 陸路でのトラックの移動制限を廃止する
- ASEAN 内では以下の点に問題があると思われる
 - 陸路インフラの整備（特に生産拠点のあるインドネシアの状況が悪い）
 - インドネシア内での嗜好品税が25インチ以上のTVにはかけられ、インドネシア内消費を妨げている
 - サービス規制（外資規制）の緩和
 - 予期できない制度運用の変更（以下既に当社としては対策中）
 - ◇ インドータイ FTA の冷蔵庫の HS コード
 - ◇ ベトナムのロイヤルティ、開発費、商標使用料等への課税
 - ◇ ベトナムの洗濯機基板などでの HS コード変更
- ASEAN では、HS コードの2002から2007への変更時のトラブルはかなりあった。協定ごとに02から07への移行時に必ず現地で問題があった。
 - ベトナムでの移行期に2つの商品が07でのどこに入るかが明確に立証できるまでに EPA を使うことを避けていた
 - これらの HS 登録上のトラブルは実際には貿易を滞らせたりはしていない。事後の修正でも対応できるからである。

鉄鋼産業

鉄鋼産業では、EPA を積極的に活用しており、自動車や電気電子産業と比較して、活用に至るまでの問題は少なかった。一方で活用に入った段階での日々の EPA を活用するオペレーションでは、鉄鋼商材の貿易の大部分が、少数の商社に任される構造であることから、少数の企業に負荷が全て集中する構造になっている。それぞれの地域でも、活用においていくつかの問題が見られた。また、EPA のビジネス環境の側面での課題が地域ごとに把握されている。以下には貿易に関わる商社からのコメントをまとめる。

(日本国内の事務手続きの問題)

- ・ 企業としては年間に 3 万件程度 EPA だけでなく通常の原因証明を取得しているため、業務プロセスや担当者は確立されているものの、その内、最も物量の多い地域で EPA 活用しているため、EPA 原因証明だけで、大変なコストになる
- ・ 鉄鋼と言う商品の特性上、製品が出来てメーカーの成分分析資料が届いてはじめて HS コードが決まる。このため、メーカーから商品を受け取るときは数量算出が終わっておらず、EPA 活用では HS コードごとの数量が必要であるため、単なる原因証明発給システムへの入力 of 3 倍程度の労力が掛かってしまう
- ・ 特に活用している、タイやメキシコ担当者は、月に数回船が出る度にこう言った事務業務で深夜帰宅という状況である。せめて、原因証明書の電子システム化が出来れば大きな違いがあると思われる。

(メキシコでの問題)

- ・ 現在の EPA の対象商品は Prosec の関税撤廃対象をベースに設計されているからか、いくつかの輸出品目では、対象外で一般関税を支払っているものがある。物量も金額も差ほどではないが、EPA の適用範囲を広義に「日本からの輸入鋼材」ぐらいの対象の広さにてできればより活用しやすい EPA になると考えられる。
- ・ 2010 年年明けに、一部商品に対する一般関税の撤廃と、直後の自動車用鋼板の関税撤廃例外扱いによる関税復活という混乱が起こったが、日本側の誰に確認すれば良いか非常に困った。メキシコ JETRO からの情報収集をして、この情報も集めたが、それを信用できるものなのかが非常に不安であった。EPA の再交渉などスケジュール的なもの以外でも政策変更などの情報を正確に把握するツールを示して欲しい

(ASEAN (タイ) での問題)

- ・ 日-タイ EPA では、活用初期に、関税支払い後、還付を受ける後追い型のフローであったため混乱が生じていたが、現在はオンタイムの関税削減恩恵を受けられ、通関業務上の問題は無くなった
- ・ 輸入規制とも取れる強制的な規格の徹底が運用されていることがタイでは大きな問題である。TIS (タイの工業規格) で輸入ライセンスを与えられた製品のみタイ国内での使用

ができることになり、2009年から運用厳格化がなされ、2010年から新運用ルールが適用されることになった。このルールでは、製鉄所も監査をうける必要があり、ライセンス取得には、輸入者、製品規格、製鉄所のそれぞれを申請しなければならないので、輸入者として、製品別に製鉄所まで巻き込んだ監査調整が必要となった。タイ国内で生産できる製品はライセンス取得が必要で、タイ国内で作れないものはライセンスが不要など、意図を感じるもので、既に経済産業省にも動いてもらっている

②EPA 締結地域に関するその他の問題点

本調査では、各産業での上位企業のインタビューだけでなく、産業別に業界団体に訴えられた、貿易上の問題点についての情報を収集した。参考資料に詳細情報を提示するが、ここでは、各産業及び、産業横断の貿易上の課題を記載する。

ASEAN

ASEANでの主要な問題は、原産地規則の各国間での取扱・基準の不統一をめぐるトラブルと、現地生産をめぐるものの、AICOの認可が下りにくいことが問題となっていることが分かる。

図表 49 ASEANでの貿易上の課題

		輸出手続き	通関・関税	現地BU運営
共通事項			<ul style="list-style-type: none"> ASEAN調和関税品目分類の煩雑、域外適用の扱いの不調和 原産地証明書の加盟各国税関の取扱の不統一 CEPT原産地規則の現地/ASEANコンテンツ計算の不統一 CEPT実施関連国内法制定の遅れ 	<ul style="list-style-type: none"> AICOの利用困難
業界別	自動車			
	電気電子			
	鉄鋼			

出所：各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望 「2009年版」より NRI 作成

メキシコ

メキシコでの主要な問題は、原産地証明の取得と認可のトラブルと、税制の度重なる変更などによる管理業務の増加、EPA と他の国の FTA の不整合による不平等感などが挙げられている。

図表 50 メキシコでの貿易上の課題

		輸出手続き	通関・関税	現地BU運営
共通事項		<ul style="list-style-type: none"> 原産地証明の取得煩雑 船積み前検査制度 	<ul style="list-style-type: none"> PROSEC制度の煩雑製 他のFTAとの関税格差 EPAと一般国関税の逆転 物流経路による原産地証明の否定 国境通過手続き時間 木材パレット検査規制 輸入品価格モニタリングの煩雑性 港湾手続き煩雑性 	<ul style="list-style-type: none"> 外資出資制限 原産地基準のFTA締結国間の違い(輸出の時) 企業単一税などの導入・税改正 VATの地域格差 移転価格税制の厳格運用 模倣品の横行 ピザ更新の非効率性
業 界 別	自動車			<ul style="list-style-type: none"> トレーラー規制の変更
	電気電子			<ul style="list-style-type: none"> 電気電子製品規格NOMSへの対応
	鉄鋼		<ul style="list-style-type: none"> 反ダンピング措置 	

出所：各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望 「2009年版」より NRI 作成

(3) その他の地域における貿易上の課題点

①インタビュー結果の分析

自動車産業

本調査の対象となった EPA 締結をしていない、EU、メルコスール向けの貿易について、自動車部品では、日本からの物流の実態把握が十分に出来ていない、または一部把握していても、特段問題を感じていないという状況であった。

一方で完成車メーカーでは、EU 向けとメルコスール向けの製品・部品輸出について、地域ごとに別の種類の問題が指摘された。

EU 向けの完成車輸出については、本質的に問題となるのは、日本側では完成車の関税がゼロであるのに、EU 側では完成車の関税が 10%といまだに高関税が残されていることであるとの指摘がなされた。欧州側の非関税障壁について、欧州車が日本に輸入される際の、日本における障壁に比べて大きなコストがあるわけではないため、関税によるコストによって、日本企業が相対的に不利益をこうむるという構造になっていると整理される。

メルコスール域内では、自動車部品が各国間を移動することはあまりなく、基本的には完成車の形で物流が成り立つ構造となっている。そのため、関税番号の解釈も容易で、原産性の証明を行う手間も、企業活動において、大きなコストとは捉えられていない。また、メルコスール向けの貨物の物流コストは確かに高いが、これも大きな損失となるとは捉えられていない。むしろ、南米において問題となるのは、経済状態が不安定であることによる為替変動が、部品や完成車の価格に及ぼす影響である。とくに、現地通貨の価値が下がると、現地で調達する部品は、付加価値基準で見ると、付加価値があまりついていないと見られやすいので、原産性の証明が難しくなるという問題がある。また、南米においては、移転価格制度も問題となる。とくに、親子関係のある会社間で取引をする場合、売価と元値の差額が 20%以上なくてはならないのが現状であるが、これが近く 35%の差額を必要とされる可能性が浮上している。もしこれが現実化すれば、完成車の末端価格が 2~3 割上がってしまうことになり、完成車メーカーとしては、市場が縮小することを危惧している。

部品メーカー、完成車メーカーあわせて自動車部品産業では、インタビュー対象企業のほぼ全てで、中国との貿易に関する問題点が指摘されたことも大きな特色といえる。

自動車産業でのコメント

メルコスール・EU関連

(企業 A)

- ・ メルコスールについては、商社を通じた貿易になっており、メーカーからは問題が見えにくい

- EUについては、通関に関わる問題は感じていない。また、梱包材や乾燥剤などに対する化学物質規制が適用されることを考えて、サプライヤから、その規制に抵触しないという証明書を取ってはいるが、まだ使用するには至っていない。

(企業 B)

- メルコスールについては、商社を通した貿易になっており、メーカからは問題が見えにくい

その他の地域関連

(企業 A)

- 日本から出荷するコンテナ数は圧倒的に中国が多い。中国でも全拠点に対してではなく、事業構造上、現地調達率が高められない一部の拠点（2~3箇所）に対しては1拠点で次に多いASEANレベルの物量がある。ここでは以下のような出来事があった。
 - 部分品をセットで送ると、完成品とみなされ、現地に到着してから突然高い関税率を課されることがある
 - 09/12/28 から、ビス、ボルトについて突然原産地証明を求められるようになった。

(企業 B)

- 中国との FTA 締結を希望する。

(企業 C)

- 韓国には、商社が日本の工場で引取り、この商社が販売をしている。現在の為替レートと両国間の金利だと、日本企業側で決済したほうが商社を通してでも安く販売できるようだ。EPA など通商に関わるビジネス環境が整備されると、韓国自動車産業が利する部分が大きくなるのではないかと懸念している。

電気電子産業

電気電子産業では、2章でも述べたが、既に物流がグローバル化しており、日本と対象国との EPA の寄与度が他の産業と比較して低下しつつある。また、韓国競合に貿易協定などで劣後することが無いような制度設計に対する期待や、次なる市場のインドなどの新興国での貿易に向けた現在の産業構造を踏まえた第三国間の制度設計への関与に対する期待が集まっている。

電気電子産業でのコメント

メルコスール・EU関連

- ・ メルコスールでは、物流コスト、関税が高いことなど様々ある。
 - メキシコでも挙げた HS コード整合表の BOM 変更の度の作成がある。メルコスールは度がひどくて、部品一つ一つの写真を撮ってまさに本を毎回作っている。
 - メルコスール域内での他国の原産地証明取得に困難がある
 - ロジスティクスコストが異常に高い。
 - 中南米各国の原産ルールが不明確であり、液晶 TV の原産ルールは、CRT テレビの資格を流用している状況である
 - 加盟国の 1 カ国では原産地証明無しのペナルティが輸出元ではなく、輸入者に課される状況になっており、原産地証明無しのペナルティの責任範囲を間違えているため、国際法上早期に変えるべきものである
 - 現在日伯では議論されているが、ロイヤリティ送金が出来ない問題については売上の数%を占めるため、ロイヤリティがメインの収入モデルではない現在でも大きな問題になっている。企業によっては、配当性向を上げて、配当収入としてロイヤリティ分を送金しているところもあるようだ
 - 輸入品のうち不良等が理由でメキシコに返品するようなケースでは、返品手続きに膨大な書類を書かなければならないのも大変な手間である。0.0**%程度と率で見れば返品部品は少ないのだが、返品して補修する価値は十分にある一方で、膨大な手間は間接的にコストを増大させてしまう。
- ・ EU では、韓国-EU の FTA に係るコメントや、国間での関税手続きの統一化などが指摘されている。
 - EU 各国における通関手続きが調和しておらず、BIT の申請承認時間が非常に長いことが課題である
 - MFP 複写機については ITA 該当品目であるにも関わらず課税がある
 - 部品サプライヤとして、環境対応での含有物質調査を欧州系自動車メーカーから要求されるが、1年かけて詳細に調べても当該メーカーの要求した事項を詳細に提示することは出来なかった。しかし、当該メーカーも当社が最大限努力したことは評価しており、制度自体に問題があるのではないかと感じている
 - 日本-EU の FTA が出来れば、小ロットの高付加価値モデルの完成品輸出が可能

なので非常にメリットがあると思う。韓国勢はそれをやってくるだろう。

その他の地域関連

- 韓国の動きはきちんと見ないといけない。欧州、インドなど大消費地に対して韓国の方が先に仕掛けている
- 中国が今後どこの国と貿易環境を整えていくかも大きな観点であろう
- インド等への輸出において、韓国－インド EPA に脅威を感じている。ASEAN で操業している日系メーカーのオペレーション（税務・労務）でのサポート及び日本の知的財産を活用した、日系メーカーの競争力強化についても日本政府のサポートを期待している
- 新興国では、その国のしきたりを理解しなければならない。例えばメキシコに対して中国から輸出する場合、フォワーダーを〇×社にして、インポーターを××社にするとすぐに通関が通るなどかなり経験値でしかわからないことである。そんなレベルなので、経済産業省としても、もっと俗人的な人つながりの構築などの尖兵となれないのか？ JETRO がその役割を担っているはずだが、あまり機能していない。KOTRA はもっと泥臭く活動していて、日本の企業も政府も嫌がるグレーゾーンに突っ込んで行っていると思う
- 新興国のボリュームゾーンを狙う話は経済産業省が旗を振っていると認識しているが、新興国ボリュームゾーンを狙うのに、日本からの輸出を促進する EPA の活用を促進するのは、まるで的外れではないか？ボリュームゾーンで勝てる商品の製造で日本拠点が絡むことはありえないと思う。既に多くの企業がコアパーツすら海外生産に切り替えてコスト競争を挑んでいる状況で、第三国間の制度整備にもっとフォーカスして欲しい。
- 中国－ASEAN、インド－タイ、インド－ASEAN の FTA について背景情報なども日本政府からして欲しい
 - 例えば、ベトナムはこの FTA の前に WTO 加盟に際して、国としての関税引き下げの目標が設定されており、中国－ASEAN の中で高度センシティブ品目と謳われて引き下げが遅くなりそうと思われていたテレビや一部の品目に関して、急激に関税率が引き下げをしているがこういった背景の理由までは実施されるまでわからなかった
 - インド－タイでは冷蔵庫に関して EHS が実施されることになり、タイからの冷蔵庫が当初減税されていたが、インドからの冷蔵庫の輸出に対し、タイ政府から HS 番号が該当していない（タイからのものと比べて大きさが違った）ため課税との判断を受け、EHS の適用で問題が起り、双方の輸出で結局 EHS が実現しなくなったことがあった
- 韓国・ASEAN、韓国－インドも状況を把握することが日本企業の戦略には重要
 - LG が中国メーカーに製造委託をし始めている理由は、韓国 ASEAN の関税率が当分中国－ASEAN に比べて非常に不利になることにある。これらの情報も韓国企業の動きの背景を知るには重要
 - 協定別の関税の将来動向を把握することは、協定別に単価が違うこともあり、ま

た一万ライン全部を見ることも非現実的と考えられるが、特定の重要な品目だけでも業界・政府で共有しておくことは重要であり、経済産業省も政策課題として捉えるべきである。

- センシティブ品目に関して方向性は誰でもわかるが、どう関税率を下げっていくかは、JETRO でも弁護士でも計算など出来ないなど単純な外部委託では限界もある
- ASEAN をグローバルオペレーションの核とすることは日本企業が取れる現実的なオプションの一つであり、ASEAN からの FTA が発達していくことは、インド、EU の大マーケットを獲得していくために非常に重要である
 - 日本企業戦略としてインドマーケットをどのようにとるかは、今後の ASEAN とインドの間の FTA の進展で大きく変わることが考えられる。各社インド進出はリスクが大きいと考えており、ASEAN からの輸出強化が望ましいと考えているからだ。
 - EU についても同じく ASEAN-EU の FTA により大きな可能性が生まれる
- ASEAN-中国の FTA は 2005 年から始まっているがほとんど使えない。当社のオペレーションとしては、中国、ASEAN 間の取引でも東京が間に入って Re-Invoice を出しているのだが、Re-Invoice をしてしまうと EPA の関税適応を受けなくなってしまう。
 - 本件はマレーシア政府に言うと、中国政府の性、中国政府に言うと、マレーシア政府の性とどちらも主体者意識が無く、一向に改善しない
- 貿易登録の更新手続きで商工会議所が要求している手続き用紙は、日本に在住していない外国人の社長では手続きが進まないような紙面になっている。書面が日本の中小企業向けにしか用紙の構成を考えていない端的な例である。

鉄鋼産業

鉄鋼産業では、本調査の対象地域のひとつである、メルコスールは、日本からの輸出は遠隔地であり、ヒアリング対象企業での情報収集は出来なかった。EU についても、ロジスティクスコストなど、EU の制度が原因の問題ではなく、むしろ日本のインフラ政策などが遠因となる観点での問題意識が挙げられるに留まった。

鉄鋼産業でのコメント

- EU 周辺に関しては、メイン商品の関税は、既に 0 になっていて、経済産業省にお手伝いいただくことは既になくなっている。
 - 通関にかかる日数は 1 日。3 時間程度しか掛からない
 - 一方で海上輸送には 1 ヶ月かかり、バルク船になると 2~2.5 ヶ月も掛かってしまう。欧州の材料を使っても良いユーザから見れば非常に悪印象を与えてしまう。
 - 保税庫の提出書類内容と商品の突合せに、月に 2~3 回も、税関職員がやってきてチェックをするのにつき合わされていて、それが非常に鬱陶しい。

- EUにおけるロジスティクスコストとしては、港湾使用料などは、欧州は最も安い部類に入るので何の不満も無い。
- 欧州勢との競争の地として丁度中間の大消費地であるインドは今後の事業としてありうると思っているのだが、一般的に物流がとてつもないアジア発欧州と分散している欧州発アジアのフレートを比べると、圧倒的に欧州発アジアの方が安く、民間企業のオペレーションの話とは言え、欧州との競争でかなり不利になってしまう。
- 欧州向けコンテナ不足が日本では深刻である。ほとんどのコンテナが中国向けに当てられており、特に40fが不足している。顧客にとって、溶接が少なければ少ない程低コストで工事ができるので出来るだけ長い状態で運びたいが長い40fは足りていない。
- 韓国のプサンに船が集まっているため、フレートだけ見れば韓国積み替えも悪くないが、プサンの混雑は非常に激しく、積み替え作業の待ち時間が長くなっている。
- 中国では、中国政府が把握しているみなし適正価格による輸入品への課税がなされており、ダンピングでない企業努力で低価格を提示できても、課税額が高額になるなどの問題がある

②その他の問題点

EPA 締結地域と同様に本調査では、各産業での上位企業のインタビューだけでなく、産業別に業界団体に訴えられた貿易上の問題点をメルコスールと EU ついて情報を収集した。参考資料に詳細情報を提示するが、ここでは、各産業及び、産業横断の貿易上の課題を記載する。

メルコスール

メルコスールとしては、内外の関税格差、地域特殊コードNCMコードへの輸出品目修正などがある程度だが、国別にみると問題は山積みである。I/L の取得から、輸入品の組み立て販売にわたり、国別に課題の事情がことなる。ブラジルは、一般的にブラジルコストと呼ばれる、高い関税、膨大な手続きなど、制度が複雑に敷かれていることに起因する様々なコスト要因が問題となっている。また、ロイヤリティ送金問題など、金融、科学技術の複数法律が関与する複雑な問題もあり、解決に向けた活動が始まったところである。アルゼンチンでは、租税条約が日本だけ未締結であるなどの問題や、同じメルコスール内でも、文化的背景がブラジルと完全にことなることに起因する制度の違い（例えば自動車車検はブラジルは米国ベース、アルゼンチンは欧州ベースなど）メルコスールとして一つの対応には程遠いという問題も挙げられる。

図表 51 メルコスールでの貿易上の課題

		輸出手続き	通関・関税	現地BU運営
共通事項		<ul style="list-style-type: none"> 域内調達義務 域内他国原産地証明取得 中古品輸入規制 (伯)I/Lコストの高コストと煩雑 (伯)船舶使用優遇 (亜)輸入事前非自動ライセンス(LNAP)取得 	<ul style="list-style-type: none"> 域外国の高い関税 HS-NCMコード合わせ (伯)域内他国からの密輸 (伯)税関ストライキ (亜)中央銀行への通関通過証明書提出 (亜)関税査定価格帯不合理設定 	<ul style="list-style-type: none"> (伯)国内企業不平等免税 (伯)部品産業優遇措置制限 (伯)PPB非関税障壁 (伯)ロイヤリティ送金規制 (伯)中銀の海外送金規制 (伯)多種税金・移転価格税制不備 (伯)投資、社会保障協定未締結 (伯)輸送インフラの不備 (亜)租税条約未締結(競合の大半は締結済)
業界別	自動車	<ul style="list-style-type: none"> 域外共通関税 	<ul style="list-style-type: none"> 伯亜自動車協定の不安定 	<ul style="list-style-type: none"> トレードバランス要求 排ガス規制の未統一 (亜)二輪車輸入許可制度
	電気電子			<ul style="list-style-type: none"> 製品の特殊規格
	鉄鋼			

出所：各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望 「2009年版」より NRI 作成

EU

EUでは、一般的に関税が高いこと、通関手続きが煩雑であること、REACH, RoHS規制といった環境関連の規制が厳格に適用されるなどの非関税の障壁も感じられている

図表 52 メルコスールでの貿易上の課題

		輸出手続き	通関・関税	現地BU運営
共通事項		<ul style="list-style-type: none"> 原産地規則の政策的・恣意的適用 REACH規制の適用範囲の不明確 	<ul style="list-style-type: none"> 高輸入関税 海上コンテナ貨物情報の船積24時間前事前通知規定 着荷前のSummary Declarationによる貨物リリース不可 EU各国の税関における通関手続の不調和 Binding Tariff Information(BTI)の申請から承認までの時間が長すぎる EU環境法規の一律の執行の欠如 	<ul style="list-style-type: none"> EUへのダンピング輸出を取り締まるための迂回防止規制の策定
業 界 別	自動車			
	電気電子	<ul style="list-style-type: none"> EuP/ポナース・マルス(環境報告制度) RoHS指令の適用範囲拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ITA該当品目への課税 関税分類の恣意的な運用 部品関税免除措置の停止 	
	鉄鋼			

出所：各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望 「2009年版」より NRI 作成

5章. EPA 活用の促進に関する今後の課題

本調査では、EPA 活用が期待される自動車、電気電子、鉄鋼という主要産業における現状把握のためのインタビュー調査及び業界特性を反映したシミュレーションを行うことにより、EPA 活用に向けた各産業での問題点を把握した。4 章に触れたとおり、本調査では、昨年度の結果のように、認知度の問題などが抽出されにくい、海外輸出が企業戦略の根幹となるような企業に対する情報収集であったため、認知の次の段階である実行に関する問題が多く収集された。4 章の問題点を大きく集約すると以下の4点と考えられる。

問題点のまとめ

1. EPAの条約を読み解き、企業の意思決定及び、業務フローに落とす分析の難易度が非常に高い

既に経済産業省やその関連機関から、EPA に関する理解を促進する分かりやすい説明などが積極的に公表されているが、企業の日本拠点、海外拠点、顧客の誰がどのような情報をどのように集めていくかについての業務プロセスが見えず、全社統括的な組織が無い場合、作業の設計が困難である。また日本語版、現地の EPA 及び EPA に関連する文書自体の難易度が高く、原典を紐解いた正確な理解が難しく、年々変化する条文を追うことは難しい。

2. 産業構造上、輸出が特定の企業にしか関係しない一方で、その取引先の国内取引のみの企業に対しても情報提供が要求されるため、不慣れな企業からの情報収集が滞る

経済産業省では、「EPA を使いたい企業」に集中した情報提供を展開してきたが、EPA を使うために協力をするステークホルダーへの周知までは考えられていない。原産地証基準の充足には、貿易に携わらない多くの企業の協力が必要であり、そのコスト構造に触れる情報提供も必要である。取引を通じた輸出事業者の指導で普及するという考え方でサプライチェーンの末端まで情報を普及させることも可能だが、実際に取り組んだ輸出企業の負担は非常に大きく、全ての商品での活用を諦めた企業もあった。これは特に自動車部品産業で大きな問題であるといえる。

3. 原産地証明書の紙発行、現金払いの仕組みにより、自動化と迅速化が阻害され、定期的な品目数も少ない輸出形態の事業者以外には活用の手間が大きい印象を与えている

活用企業が限られるため政府としての情報化投資や維持への投資も進まず、情報化が進まないことで、活用手続きの難易度が高い印象を与え、潜在活用企業が活用を踏み切らないという悪循環がある。また、国により発給システムや料金体系が別で、システムとしての統一性も無い

(その他). EPA と平行して存在する、当該国内の恩典、当該国と第三国との貿易協定などの情報提供、比較などの情報が著しく少ない

問題点 1 に挙げる作業の中で、事業戦略に資する EPA 活用を検討する上では、当該国や当該国と関係する第三国との貿易協定などを当然考慮すべき情報であるが、企業の自主性に任せられているため、EPA 活用の比較検討に莫大な時間を要する。

問題点解決に向けた課題

1. EPA と実務をつなぐマニュアルの作成

産業別に、物流や、取引関係が大きくことなることを反映した産業形態別の、「誰が」、「どのような情報を」「どこから」集め、「どのようにまとめるか」まで明確にした業界別・EPA 地域別の取り組み準備マニュアル+実例集と、利用フォーマットを作成して発信する。これは、潜在的な EPA 活用の規模の小さな企業に対するサポートとしても重要である。

具体的には、以下の情報が必要となる。

・EPA 活用検討段階

ー日本と現地法人での条文の要点と EPA 利用効果に関する考え方の共通理解のための情報
ーEPA 活用に関わる手続きの全貌の明示と、具体事例

・原産地規則の充足準備

ー付加価値基準と関税番号変更基準のどちらが情報が集めやすいかの産業別の事例
ーどのような部署が関与して情報収集するかの事例
ー現地税関での検認を受けるための手続きの事例
ーサプライヤからの情報収集の手順フォーマット（2 に詳細を述べる）

上記の内、原産地規則の充足準備は、第三者認証を前提とした、情報提供を意図したものであるが、EU 等で導入されている、原産地資格の自己認証制度は、人工コストや情報提供すべき情報の質や量を大幅に軽くすることができる制度変更と考えられる。自己認証制度に切り替える際にもやはり、移行に向けた詳細なガイダンスは必要である。

2. EPA を活用する企業が協力を依頼するための環境整備

平成 20 年の海外企業の EPA 原産地規則・証明制度に係る実施体制実態調査では、既に FTA 等の活用の実績のある企業では、自社で原産地規則充足を判定すると同時に、サプライヤに原産地判定をしてもらう事例も挙がっていた。一方本調査の対象の日本企業では、基本的に輸出

者自身が、情報収集し、原産地判定を自社で実行することしか実施されていないことが分かっている。また産業によっては、サプライヤがコスト情報の提供に対して、後ろ向きな状況であることが本調査では明らかになった。これに対して以下の対策が必要と考えられる

- ・ 最終的に EPA を活用する企業の法令順守の観点からのサプライヤ協力の必要性など様々な観点でサプライヤの協力を得る国からの情報発信
- ・ 複数の調達先に対応する必要があるサプライヤの対応業務低減のための、情報提供フォーマットの作成と提示
- ・ サプライヤとしての情報収集マニュアルの作成と提示

サプライヤからの情報収集のフォーマットに関しては、日本では電気電子産業での環境物質含有などに対する宣誓など文化的に少しずつ根付きつつある、宣誓書形式なども欧州では採用されており、サプライチェーンに渡る責任を規定している。こういった観点も含めつつフォーマット化が必要である。

3. 原産地証明と他の貿易システムとの連携

本調査では、原産地規則の充足から、日々の貿易実務での原産地証明取得に至るまで、トータルでシステム化を検討している企業が複数存在していた。原産地証明書の取得での情報システム化が欠けている部分のシステム化という小さな視点だけでなく他の貿易システムとの連携を図り、企業システムと自動的に連携できる受け皿を作る必要がある。また、難易度は高いが、EPA 対象国での原本の電子化が実現できれば更に障壁は下がる可能性がある。

(その他) EPA と対象国に関わる貿易情報の関連付け

個別の制度の情報は JETRO 等から得られるが、企業としては、EPA もその内の 1 つで、EPA と類似するメリットを提供する制度との比較や、第三国との制度との関係性で活用を検討ができる情報提供が必要である。全ての国地域を対象とすることは無意味な情報提供と考えられるため、今後日本の産業構造上、グローバルで発展するために鍵となる地域にフォーカスした第三国との条約の動きの情報提供が EPA 活用のヒントとして必要になる

参考資料

- ①日本機械輸出組合：各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望 「2009年版」調査対象地域の抜粋加工資料

- ②企業聞取調査表（電気電子産業の例）