

米国における問題点と要望

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
2 国産化要請・現地調達率と恩典	日機輪 自動部品	(1)	バイアメリカン条項による米国製品優遇	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道車両の部品を輸出したいが、バイアメリカン条項の存在が取引を萎縮させている。 (継続) ・公共事業(鉄道、橋梁など)及び軍関連事業に使用される溶接材料には米国産品購入指定がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・米国製品を外国製品より優遇する条項は廃止して欲しい。 ・米国産購入指定の撤廃。 	<ul style="list-style-type: none"> ・各種法令に挿入されているバイアメリカン条項(2009年米国復興・再投資法、各州の公共事業入札条項等) ・Buy American Act ・2009年2月に成立した米国の景気対策法では公共事業などに米国製の鉄鋼製品の購入を義務付けるバイアメリカン条項が盛り込まれた。
	日機輪	(2)	バイアメリカン(Buy American)方針の変更、拡張	<ul style="list-style-type: none"> ・すべての連邦インフラ案件において、米国製品のみ若しくは50%以上米国製を要求する脅威。おそらく一般的には連邦調達と州での適用。ニューヨーク州は既に適用済み。 	<ul style="list-style-type: none"> ・これは報復/貿易戦争を招くとともに、比較優位を認識することができない。消費者へのコストを増大させ、品質、その他の基準の選択肢を狭め/排除してしまう。この議案の反対を要望。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ブラウン米国上院議員により起案、検討保留中
	自動部品	(3)	米国内でのコスト高	<ul style="list-style-type: none"> ・米国内業者からの部材調達では価格が折り合わない為、現在、部材購入金額の6割超を北中米・アジア圏等から輸入している。米国新政府の下、国境税調整制度(輸入仕入高の損金不算入)が検討されており、更なるコスト高が進行する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自由競争の推進。 	<ul style="list-style-type: none"> ・税法、他
6 外資優遇策の縮小	日機輪	(1)	対米外国投資委員会(CFIUS)プロセスの変更	<ul style="list-style-type: none"> ・より多くの米国産業やサービスへの海外からの投資に反する可能性がある。(米国における外国投資委員会への指針を通じて) 	<ul style="list-style-type: none"> ・提携先や貿易パートナーとの相互交流のルートを確認する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「重要な米国の産業」への限定的な「国外からのコントロール」についての具体的な対象は米国議会が定めるところによる
9 輸出入規制・関税・通関規制	時計協	(1)	高輸入関税	<ul style="list-style-type: none"> ・米国の時計の関税は、複雑な関税体系と定額税・従価税の併用により、平均関税を算定することは極めて困難であるが、日本時計協会の推定では約5%である。一方日本の時計輸入関税は1983年よりゼロである。 (継続) 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸入関税の早期撤廃を要望する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1930年関税法及び米国統一関税率表

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9	日化協	(2)	関税分類の変更による課税	<p>・2017年1月1日付けでHSコードが変更され、エチレンアルファオレフィンコポリマーが3901.40に分類され、日本⇒米国に輸入する際6.5%の関税がかかる事になった(2016年12月31日までは、HS分類3901.90で関税0%)。</p>	<p>・競争力低下に繋がるため関税撤廃をお願いしたい。</p>	
	時計協	(3)	輸入関税算定方法の複雑性	<p>・時計の輸入関税の算定方法が複雑である。 ー時計に関し、関税率はムーブメント、ケース、バンドと部品毎に設定されている。ムーブメントの関税は定額、その他の部品の関税は定率となっている。 ー時計に関し、1999年3月に発表されたITCの関税簡素化のための報告書では、依然として8桁分類に依存し6桁分類に統一されておらず、サイズ分類、価格分類が残存。又、ムーブメントに対する定額税の問題は、簡素化されていない。</p> <p>(継続)</p>	<p>・完成品に定率の関税を賦課する方式に簡略化することを要望する。</p>	<p>・1930年関税法及び米国統一関税率表</p>
	時計協			<p>(対応)</p> <p>・日本政府は、2002年～2005年、日米規制改革イニシアチブにおいて、時計についてHS6桁ベースで分類し、当部品毎の関税額を合計して関税額を設定する方式に改め、完成品に対して一律の関税率を規定することを米国政府に要請した。又、2005年12月、日米貿易フォーラムにおいても要請を行った。これ等に対し、2004年6月日米規制改革イニシアチブ報告書で、本件について米国政府の問題認識が確認され、議論を継続する旨、明記された。一方、2008年6月に実施されたWTOのTPR対米審査においても、日本政府は改善を求めたが、「過度に複雑なものとなっているとの指摘には同意しない」旨回答があった。</p> <p>その後、2009年10月に行われた日米貿易フォーラム、また、2010年9月30日、10月1日に実施されたWTOにおけるTPR対米審査においても、日本政府は改善を求めたが、未だ改善が見られない状況である。</p> <p>(報告書原文)</p> <p>米国政府は、時計の関税率算定方法についての日本国政府の懸案を認識している。米国政府は、米国の関税制度の見直しに関する日本国政府の立場並びにWTOで行われている議論を十分に考慮した上で、日本国政府との議論を継続する。</p> <p>(対応記載済み)</p>		
日鉄連	(4)	アンチダンピング規則のゼロイングの違法性	<p>・2004年12月、日本政府は米国のダンピング調査において、輸出価格が国内価格よりも高い場合の価格差を「ゼロ」とみなし、全体のダンピングマージンを人為的に高くする手法がWTOのADルールに違反しているとして、提訴。 WTO上級委員会からAD協定違反との裁定が度々出されているが是正措置が不十分。2009年5月20日、日米係争で米国が上訴したが、2009年8月18日に上級委員会報告書が発出され、日本側の主張が全面的に認められた。 2012年2月6日、米国がゼロイング廃止に向けた日米間の覚書に署名。 2012年2月14日、商務省がAD計算手続見直しを官報告示し、同年6月18日、ゼロイングを用いない手法で再計算したADマージンを官報告示した。この是正措置によって、日本製ステンレス薄板の一部においてマージンが見直された。</p> <p>(継続)</p>	<p>・是正措置の徹底。</p>	<p>・WT/DS322/AB/RW ウルグアイ・ラウンド実施法129条</p>	
			<p>(対応)</p> <p>・2012年2月14日、米商務省、ゼロイングに関する最終規則を公表。 http://www.gpo.gov/fdsys/search/pagedetails.action?granuleId=2012-3290&packageId=FR-2012-02-14&acCode=FR</p>			

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9	日鉄連	(5)	アンチダンピング 提訴の濫用	<p>・2014年5月2日、ニッケルメッキ鋼板に対するアンチダンピング(AD)調査で、ITCが損害ありとするクロの最終決定を下し、AD税賦課措置が決定。</p> <p>2014年8月27日、方向性電磁鋼板に対するアンチダンピング(AD)調査で、ITCが損害なしとするシロの最終決定を下すも、米国原告の申立により、上級審での当該最終決定に関する審議が行われていたが、2016年11月23日に米国原告の申立を棄却。</p> <p>2014年11月6日、無方向性電磁鋼板アンチダンピング(AD)調査で、ITCが損害ありとするクロの最終決定を下し、AD税賦課措置が決定。</p> <p>(内容、要望ともに変更)</p> <p>・当社は、日本より、当社北米拠点経由で、北米顧客向けに輸出している品目がある。この度、アンチダンピング税(例:ベアリング関連)が復活するとの事であり、高率の関税により対象ビジネスの収益性が大きな影響を受ける。</p> <p>(継続)</p> <p>・2016年4月28日、厚板を対象としたAD調査を開始。</p>	<p>・措置撤廃。</p> <p>・各種関税について、前広な情報収集の実施。</p> <p>・日本に対する調査の中止。</p> <p>・措置撤廃。</p> <p>・措置撤廃。</p> <p>・措置撤廃。</p> <p>・日本に対する調査の中止。</p>	
	自動部品					
	日鉄連					
	日鉄連					
	日鉄連					
	日鉄連					
	日鉄連	(6)	アンチダンピング 措置及び相殺関税 措置 (サンセット見直し)	<p>・現在措置が実施されている日本製の鉄鋼製品は以下の通り。</p> <p>先頭は措置実施決定日、()は直近の措置延長決定日</p> <p>－1978年12月8日、PC鋼より線(2015年4月23日)</p> <p>－1987年2月10日、溶接管継手(2016年8月23日)</p> <p>－1995年2月21日、ステンレス棒鋼(2012年8月9日)</p> <p>－1996年7月2日、クラッド鋼板(2013年2月11日)</p> <p>－1998年9月15日、ステンレス線材(2016年8月15日)</p> <p>－1999年7月27日、ステンレス鋼板(2011年8月11日)</p> <p>－2000年6月26日、大径継目無鋼管(2011年10月11日)</p> <p>－2000年6月26日、小径継目無鋼管(2011年10月11日)</p> <p>－2000年8月28日、ブリキ及びティンフリー・スチール(2012年6月12日)</p> <p>－2001年12月6日、大径溶接ラインパイプ(2013年10月29日)</p> <p>サンセット見直し調査の結果、一部の製品については、措置が撤廃されたものの、依然として継続されるケースが多く見られる。</p> <p>措置が撤廃されるためにはサンセット見直し調査において、米国の国内産業が関心を表明しない、または被提訴企業がサンセット見直し調査に参加し、ITC投票でシロを勝ち取るしか手段がない。</p> <p>米国のサンセットレビュー手続きの実態は、関連法規ならびに内規、運用等において、ダンピング防止措置を「原則継続、例外撤廃」というものであり、5年を過ぎてもAD課税措置が失効せず、長期間継続課税されているのが現状である。</p>	<p>・WTO AD協定の原則に従ったレビューの実施、我が国がWTOルール交渉で提案している、“AD措置は最初のAD税賦課の日から8年で失効するルール(自動サンセット)”によるサンセット条項の適用。</p>	・WTO AD協定(第11.3条)

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9				<p>(対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2016年6月22日、米国際貿易委員会(ITC)、中国・日本製の一部冷間圧延平鋼製品に対するAD(アンチダンピング)調査及び中国製と同製品に対するCVD(相殺関税)調査でいずれもクロの最終決定。 2016年9月12日、米国際貿易委員会(ITC)、豪州・ブラジル・日本・韓国・オランダ・トルコ・英国製の一部熱間圧延平鋼製品に対するアンチダンピング(AD)調査でクロの最終決定;同製品に対する相殺関税(CVD)調査で伯・日製については「緊急事態(critical circumstances)」の存在は認めず(AD/CVD税の遡及適用なし)。 2017年5月5日、米国際貿易委員会(ITC)、オーストリア・ベルギー・仏・独・伊・韓国・台湾・日本製の炭素鋼・合金鋼定尺板(CTL板)に対するアンチダンピング(AD)及び相殺関税(CVD)調査でクロの最終決定。 2017年6月17日、米国際貿易委員会(ITC)、日本・トルコ製の鉄筋コンクリート用棒鋼に対するアンチダンピング(AD)/相殺関税(CVD)調査でクロの最終決定。 <p>ITCのプレスリリース: https://www.usitc.gov/press_room/news_release/2016/er0912ll654.htm https://www.usitc.gov/press_room/news_release/2016/er0912ll654.htm https://www.usitc.gov/press_room/news_release/2017/er0505ll767.htm https://www.usitc.gov/press_room/news_release/2017/er0616ll790.htm</p> <ul style="list-style-type: none"> 2017年4月19日、米商務省、輸入鉄鋼製品に対する(1962年通商拡大法)232条調査を開始;米大統領、鉄鋼輸入が米国家安全保障に与える影響を判断するための調査を商務省に指示する大統領覚書に署名。 4月20日付の米商務長官への大統領覚書 https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2017/04/20/presidential-memorandum-secretary-commerce 		
	日鉄連	(7)	鉄鋼輸入モニタリング	<ul style="list-style-type: none"> 2003年2月1日、セーフガード対象のすべての品目に適用(除外国、除外アイテムを含む)。2003年12月にセーフガード撤廃後も、商務省がこれに代わる新制度を制定するまで継続。 2005年12月5日、商務省はSIMA(Steel Import Monitoring and Analysis)のFinal Ruleを発表。主な概要は以下の通り。 <ul style="list-style-type: none"> 対象:全鉄鋼製品(但し、継ぎ手フランジ、ステンレス継ぎ手フランジ、一部冷間形鋼・棒鋼、線材二次製品は除く)。 モニタリング期間:2005年12月5日～2009年3月21日。 モニタリング産品分類:HTS code6桁ベース。 モニタリング対象取引:輸出入のみならず出荷・輸出も含む。 モニタリング対象外の品種に関しては別途輸入データのみ公表。(継続) 	<ul style="list-style-type: none"> 手続きの簡素化。 	
	時計協	(8)	原産地表示規則の厳格・煩雑	<ul style="list-style-type: none"> 原産地をムーブメント、ケース、バンド毎に表示することが義務づけられており、その表示方法も詳細に規定されており、時計製造業者等に製造管理上の過度な負担を強いるものである。(継続、要望追加) 	<ul style="list-style-type: none"> 原産地表示は完成品のみ適用し、原産地表示方法は時計の製造者の判断に任せる。 「米国ITCの関税率表の簡素化(案)」に関する日本政府のコメントを踏襲し、時計に関する原産地表示を完成品のみとすること、表示方法も製造者(メーカー)の裁量によることとする。 	

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9	時計協			(対応) ・2008年6月に実施されたWTOのTPR対米審査において、日本政府は改善を求めたが、「過度に複雑なものとなっているとの指摘には同意しない」旨回答があった。 その後、日本政府は2010年9月30日、10月1日に実施されたWTOのTPR対米審査において時計の原産地表示規則の簡素化につき改善を求めたが、未だ進展が見られない。 (対応記載済み)		
	時計協			(改善) ・ウォッチガイド(15 CFR Part245, Guide for the Watch Industry)が廃止され、ウォッチケースの金属組成内容を表示する必要がなくなった。 ・原産地表示は関税法に定めるところの表示方法に統一された。 ・輸入時計の原産地表示方法として、不滅インクの使用が正式に認められた。(HR, 435 Miscellaneous Trade and Technical Collection Act of 1999) (改善記載済み)		
	建産協	(9)	10+2ルール	・船積み24時間前カーゴマニフェスト提出規制により、信頼のおけるフォワーダーの選定が必要となり、輸入手数料などに加え出荷から船積みまでの業務が煩雑になっている。	・24時間ルールの緩和。	・10+2ルール
	日機輸	(10)	船積み前24時間ルール	・米国とEU向け出荷時の船積み前24時間ルール(24-Hour Advance Vessel Manifest Rule)により、出荷時の商品滞留時間が長くなり、企業の負担になっている。 <事例> 米国が2001年同時多発テロを契機にモノの輸入に関して以下のリスク把握を行う体制を導入 1. 24時間ルール: 外国港での船積み24時間前までに船荷情報の提出を義務付けるもの 2. コンテナ・セキュリティ・イニシアティブ: 職員の常駐により危険度の高いコンテナを識別 (継続)	・優良企業への優遇策導入。	・Advanced Manifest System (通称 24時間ルール)
	フル工 日機輸 日機輸	(11)	米国のTPP離脱問題・NAFTA再交渉問題	・米国のTPP離脱に伴う今後の米国による日本からの輸入品に対する関税引き上げや貿易規制といった障壁が心配。 ・米国がTPPを離脱。トランプ大統領は、「NAFTAの再交渉」や「メキシコからの商品に対する20%以上の税金」を要求しているため、日墨間の流通、販売、既に行なわれている投資や、メキシコ政府の報復(例えば、リチウムイオン電池)が懸案となる。 ・トランプ政権で検討されているNAFTAの見直しで、メキシコの製造の見直しが必至になる。	・TPPに関する情報の発信。	・TPP ・NAFTA ・議会声明 ・NAFTA
時計協	(12)	煩雑かつ他国に例の無いインボイス明細の要求	・輸入関税算定方法の複雑性の結果、Statistical Notesとして完成品腕時計であればムーブメント、ケース、バンド/ストラップ/ブレスレット、電池毎に8桁のHSコードにさらに2桁の統計用枝番(Suffix)をつけ、関税計算用に価格を分解表示することが求められている。また統計目的としてそれぞれの数量を申告するように義務づけられている。 これにより米国の通関統計は6桁で集計すると数量が時計完成品の総数より大きく増え、正確な完成品個数を把握するには加工が必要になる。	・通関申告の書式を他のWTO加盟国に合わせるると同時に、Additional U.S. NotesのStatistical Notesを廃止し、削除して欲しい。	・Harmonized Tariff Schedule of the United States, CHAPTER 91, CLOCKS AND WATCHES AND PARTS THEREOF,	

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9				しかし、完成品時計によっては複数のムーブメントを使用する物や、複数のケースを使用するもの、交換用バンドを同梱する物等があるため、統計上正確な完成品個数が取れず、統計的には障害となる。	・通関申告の書式を他のWTO加盟国に合わせると同時に、Additional U.S. NotesのStatistical Notesを廃止し、削除して欲しい。	Additional U.S. Notes Statistical Notes
	日機輸	(13)	一般特惠関税制度(GSP)更新	・2018年末までにGSPを更新しないおそれ有り。米議会では、援助を必要としない国々へも「ただ乗り」をさせていると感じている人もいる	・社会の安定を維持するため、真の「新興国」のためのGSP維持を目指す。	
	時計協	(14)	米国だけの特異な表示義務	・Additional U.S. Notesの4. Special Marking Requirementsで求められている以下の表示要件は米国特有の規則であり非関税貿易障害といえる。 (a)腕時計のムーブメントの受け・上板に表示すべき事 (i)製造者の国名。 (ii)製造者または仕入れ業者の名前。(商標ではない) (iii)機能する石の数を算用数字でなく英単語で表示。 (b)クロックムーブメントの最も見やすい表面か裏面に表示すべき事 (i)製造者の国名。 (ii)製造者または仕入れ業者の名前。(商標ではない) (iii)もしあれば石の数。 (c)腕時計のケース裏蓋の内面か外面に表示すべき事。 (i)製造者の国名。 (ii)製造者または仕入れ業者の名前。(商標ではない) (d)クロックケースの裏側外面の最も見やすい場所に製造者の国名を表示すべきこと。	・Additional U.S. Notesの「4. Special Marking Requirements」を廃止し、削除して欲しい。	・Harmonized Tariff Schedule of the United States, CHAPTER 91, CLOCKS AND WATCHES AND PARTS THEREOF, Additional U.S. Notes Statistical Notes
	日機輸	(15)	規制緩和と過剰規制	・新政権の諸外国に対する規制。リチウム金属/リチウムイオン電池への米国航空貨物輸送規制は、国際ICAO規制(国際民間航空機関危険物輸送規則)と調和していない。	・製品適合性評価/認定のための世界基準や、より完全に均一なコンプライアンスの徹底および混乱回避のための共通ルールとの調和化を図る必要あり。	
	日機輸	(16)	輸入コスト上昇	・共和党で検討が進む、国境調整税(BAT :Border adjusted tax)が輸入に大きな負担になる。 (参考) ・検討中の新規法案(ライアン米下院議長、BAT導入を見送り) https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2017/07/27/joint-statement-tax-reform (2017年7月27日付ホワイトハウスの税制改革に関する共同声明)	・米国政府への自由貿易堅持の要請。	・検討中の新規法案
	日機輸	(17)	WTOルール遵守	・国境税などのWTOルール上問題がある手法の採用による国際的な、また米国内の混乱を危惧する。	・国際協調的な貿易政策への回帰を願う。	
12 為替管理	日機輸	(1)	為替の急激な変動	・為替による購入コスト上昇による、価格競争力の低下。	・為替安定化。	
	日機輸	(2)	日本の為替操作批判	・大統領は、日本の貿易黒字は円の為替操作によるものと言及。	・米国の政策に対して、日本の金融政策を実証。	・米国財務省
13 金融	日機輸	(1)	輸出入銀行の資金調達	・輸出入銀行は2016年に再認可されたが、保守的な共和党員はそれを破棄しようとしている。輸出入ローンを使って米国製航空機を購入する外国航空会社に対するPAC販売に影響。	・典型的でグローバルな仕組みを用いながら米国での競争力を維持。	・特に米国会下院共和党員

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
14 税制	日機輸	(1)	二国間租税条約の米国による早期批准	・日米租税条約については、 2013年 に両国間で改訂議定書が署名されているが、米国側の批准手続きが完了していないことから新条約が未だに発効していない。	・新条約による恩典が早期に受けられるよう、米国議会による至急の批准をお願いしたい。	・日米租税条約
	自動部品	(2)	非効率な税務調査	・IRS(米国内国歳入庁)による税務調査が数年おきに行われるが、調査が 2年強 にも及ぶことがあり、日常経理業務の妨げとなる。	・IRS等、官公庁業務の効率化。	・税法、他
	日機輸 日機輸	(3)	国境調整税の導入	・国境調整税(BAT)の導入について、施策の詳細情報(実施時期・実施内容・対象国等)が不透明である。 ・国境調整税は、WTO規則下での"付加価値税"ではない。米ドルの価値が上昇することによる輸出へのダメージ、そしてこれが報復を招きかねないということで抗議。 (参考) ・検討中の新規法案(ライアン米下院議長、BAT導入を見送り) https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2017/07/27/joint-statement-tax-reform (2017年7月27日付ホワイトハウスの税制改革に関する共同声明)	・関連情報の提供。 ・大統領と共和党議会は、輸入品への非控除を提案し、輸出品の控除を提案する。	
16 雇用	日機輸	(1)	ビザ更新の第三国出国手続の煩雑	・ビザ更新手続きの際に第三国へ出国する必要があり、業務上の問題と子女教育の問題が生じる。	・第三国に出国しなくても更新できるようにして頂きたい。	
	日機輸	(2)	就労ビザ取得、更新の煩雑さ	・就労ビザ取得に際し、現地である程度の地位につくことが求められる。また、現地での更新に時間がかかるため、家族全員で一時帰国して日本で更新手続きを行わなければならない。	・就労ビザの更新につき、米国国内での手続を迅速化し、一時帰国しなくても手続を行えるようにしていただきたい。	
	自動部品	(3)	ビザ発給枠制限	・H-1B VisaもしくはOPT保有の新卒者を採用しているが、H-1B Visaの年間発給枠に制限があり、発行・更新を申請しても抽選に漏れるという事態が生じており、安定的な雇用に支障を来している。 (継続)	・H-1B Visaの発給枠の拡大をお願いしたい。	・米国移民法
	自動部品		・当社は米国合弁のマイノリティーパートナーであるが、その場合駐在員の適用ビザはH-1Bしかない。H-1Bは発行上限枠が決まっており、その時々々の景況状況による総申込者の数の変化によりビザ取得が左右される。年一回のみの申請受付であり、タイムリーな出向人事が困難である。また、郵送によるビザ更新ができなくなり、大使館や領事館での面接が必要となった。 (継続)	・発行上限枠の拡大、および通年の申請受付。 ・ビザ更新手続きの簡素化。	・米国移民法 ・US-VISITプログラム	
	日鉄連	(4)	ビザなし渡航に関する規制強化	・ 2016年1月21日 、ビザ免除プログラム改定・テロリスト渡航防止法が施行。イラン、イラク、スーダンまたはシリアに渡航または滞在したことがある渡航者はビザ免除プログラム(ESTA)を利用して渡米することができなくなり、商用B Visaの取得が義務付けられた。日本から子会社への技術支援等の出張が柔軟に行えない等の影響が見込まれる。 (継続)	・ビジネスでの訪問が明確な場合は例外とする等、柔軟な適応。	・ビザ免除プログラム ・テロリスト渡航防止法
日機輸 自動部品	(5)	ビザ有効期間の不足	・Eビザで入国した場合、 2年間の滞在許可 が与えられるが、 2年以上滞在 するには、その多くが米国から出る必要もないのに、一度出国するか移民局へ滞在延長を申請しなければならず、手間と費用がかかる。 (継続)	・Eビザで滞在できる期間を延ばす等。査証制度の運用見直しをして欲しい。		

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
16	自動部品	(6)	ビザ審査基準の不均一	・L1B-Blanketビザの申請却下事例が発生。対象者の経歴・スキル、現地での業務内容など、ほぼ同じ人材を1年前に派遣した際には問題なくビザが発給されたにも拘わらず却下された。	・審査基準の不均一の是正が必要と考える。 ・大統領交代による影響と思われるが、適切な対象者までビザ却下されないように門戸をきちんと開いて頂きたい。	
	自動部品	(7)	ビザ・グリーンカードへのPrevailing Wage要件の設定	・企業が発給をサポートしているグリーンカード、H-1B Visaに関して設定されるPrevailing Wageが人件費増加要因となっている。 (継続)	・Prevailing Wageの金額の低減。	・米国移民法
	日機輸	(8)	運転免許取得手続の遅延	・日本及び米国はいずれも「ジュネーブ条約」に加盟しているため、ジュネーブ条約に基づいた国際運転免許証は有効である。しかしカリフォルニア州法では、観光及び商用等の目的で訪米した短期滞在者に対してのみ有効との解釈のため、赴任者は10日以内に速やかに運転免許証を取得する必要がある。 業務上、赴任者はすぐ運転する必要があるが、社会保障番号(SSN)の取得や免許取得に必要な期間を踏まえると10日以内に運転免許証を取得することはほぼ不可能であり、法律に則っての運用が非常に難しい。	・「日本の免許証を保有している移住者については、3ヶ月間は日本の免許証での運転を可能とする(3ヶ月以内に州政府の発給した運転免許証を取得する)」など、現実的に運転免許取得が可能な日数を期限としてほしい。	・カリフォルニア州法 ・ジュネーブ条約
	自動部品	(9)	転居時の運転免許の住所変更・他州からの切り替え	・ミシガン州からケンタッキー州に転居した際にミシガン州免許での住所変更は不可とされ、新規にケンタッキー州の免許を取得せざるを得なかった。	・運転免許取得に関する手続きの改正。 市民権者であれば住所変更での対応が可能ともうであり、査証在留者にも同様の取扱いを希望する。	
17 知的財産制度運用	日機輸	(1)	先行技術の開示義務の重い負担	・特許出願の特許性について重要な情報(先行技術)を開示する義務に伴う文書提出の負担が出願人にとって非常に大きい。特に対応外国件の特許庁(日本、欧州及びその他の国)において引用された引例に関しては、案件番号だけでなく公報や文献そのもののコピーを提出しなければならず、必要となる手間、時間、代理人費用等のコストが非常に大きい。 (変更)	・外国特許庁の引例に関しては、出願人を介在せず特許庁同士で情報交換する仕組み(ドシエシステム)を利用することによって、出願人が重要な情報を開示する際の文書提出を不要として欲しい。	・米国連邦規則第37巻規則1.56(a)(1)
	日機輸	(2)	外国出願・審査情報の開示義務	・各国における特許審査情報の電子化と公衆への提供が進んでいる今日でも、外国出願の事実や審査結果などの審査情報開示を義務付ける国があり、多数国で知的財産保護を求める必要のある多国籍企業にとって、その対応負担は非常に大きい。またその義務の内容が明確でないため、将来的に意図せず義務違反となるリスクが懸念される。 (継続)	・特許審査情報の電子化の進展に鑑み、外国出願情報開示義務を緩和・廃止、又は義務内容の明確化を推進していただきたい。	
	日機輸	(3)	第一国出願義務の不明確な法令規定	・現地開発ニーズが高まる新興国において、当該国における第一国出願義務が法令で規定されている国が依然として多いにも拘らず、その法令が明確でないため、有効な知的財産権の確保が困難な場合がある。 また、多数国間に跨る研究開発活動が必要とされる昨今、複数国での第一国出願義務が抵触するリスクが懸念される。 (継続)	・第一国出願義務の緩和撤廃、又は法令条文の明確化をお願いしたい。 ・多数国間での取り決めなどにより、国を跨る研究開発への第一国出願義務の適用緩和などを推進していただきたい。	

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
17	日機輸	(4)	業務負担が大きい 発明者宣誓書及び 譲渡書の提出義務	・特許法115条では発明者による宣誓を行うこと及び提出することが規定されているが、発明者個人に宣誓書に対する署名を求める行為は出願人においては多大な労力を要し、業務上の負担となっている。 また、US出願前に職務発明または譲渡が完了し、雇用主に帰属している件に対しても譲渡書を取得しなければならず、業務上多大な負担となっている。 (継続)	・このような宣誓書の提出は米国以外の主要特許庁の出願においては求められておらず、出願要件からの除外を希望する。	・米国特許法115条	
19	工業規格、基準 安全認証	日機輸 自動部品	(1)	高い認証取得費用	・鉄道車両用の部品について、AAR(Association of American Railroads)認証というものの取得を求められるが、この認証の取得には多額の費用を要する。 (継続)	・自国の業界団体の認証を取得することを取引の条件とすることは外国企業にとっては大きな負担となるのでやめて欲しい。	・AAR認証
22	環境問題・廃棄物 処理問題	日機輸	(1)	電池の独自のリサイクルマーク	・資源の有効利用や廃棄物による環境汚染の防止のため、各国、各地域でリサイクルに伴う法規制が成立している。電池においても同様であり、下記のように様々なマークを電池本体や電池を同梱する製品の取扱説明書に表示することが義務付けられている。そのため、電池及び電池使用製品のメーカーにとって、各国毎で異なる複数のマークを間違いの無いよう管理することが大きな負担になっている。  (継続)	・各国独自のマークを採用するのではなく、統一された世界標準を作成する動きをして頂きたい。	
	日機輸	(2)	カリフォルニア州グリーンケミストリー規制の内容の未確定	・カリフォルニア州グリーンケミストリー規制には、規制対象となる消費者製品および化学物質の詳細が特定されていないため、貿易上の障害とその程度について十分な評価が困難。 (継続)	・対象製品・物質の詳細決定後、あらためてTBT通報していただきたい。 ・規制検討においては、科学的根拠に基づく対象物質の決定、評価に必要な時間の確保、企業秘密の取り扱いへの配慮をお願いしたい。	・CA州グリーンケミストリー規制(Safer Consumer Product Alternatives)	
	日機輸	(3)	カリフォルニア州DINP警告表示規制の不透明	・米国CA州「プロポジション65」の評価基準値の公表が遅れている。および2015年より審議中の改正案での警告表示の対象言語が不明確。 2013年12月20日にDINP(フタル酸ジイソノール)という塩ビ樹脂の汎用可塑性剤が発がん性としてリストに記載され、2014年12月より、人への危害が懸念されるレベルを超えた含有がある製品には警告表示が課せられた。米国業界ACC(米国化学工業協会)が提案したMADSLという閾値にいたる程の暴露の可能性はないとみており、またACCが当局のリスト掲載を不当として提訴している状況で、施行期限直前に当局が業界提案の20分の1ほどの小さい閾値を提案したために暴露可能性の判断が難しくなった。 2016年8月に採択された改正規則の下では、英語以外の言語による表示が義務化、製品について消費者への情報提供に用いられている全ての言語に対し警告表示を行うことが§ 25602(d)で規定されている(§ 25602 Consumer Product Exposure Warnings – Methods of Transmission)も	・リスト掲載時点でNSRL(有意リスクを呈さない特定の規制レベル)を必ず公表してもらいたい。 ・消費者等の暴露可能性を評価する手順を例示してもらいたい。 ・さもなくば、警告表示が必要となる含有量を既定するべきである。 ・英語以外での警告表示は、カリフォルニア州で英語に次いで多く話されているスペイン語に限定するべき。	・プロポジション65	

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
22				<p>のの、対象言語を明確にするべきである。グローバル展開製品は、取扱説明等で多言語を使用することから、対象言語が明確にされなければ、カリフォルニア州でほとんど使われていない言語でさえも警告表示義務が生じ得ることとなり表示負担が増大する。</p> <p>(変更)</p> <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プロポジション65(カリフォルニア州 1986年安全飲料水及び有害物質執行法) https://oehha.ca.gov/proposition-65/law/proposition-65-law-and-regulations https://www.p65warnings.ca.gov/ ・2013年12月にDINPがリストに追加 http://oehha.ca.gov/prop65/CRNR_notices/list_changes/122013P65list.html ・§ 25602(d) https://oehha.ca.gov/proposition-65/crn/notice-adoption-article-6-clear-and-reasonable-warnings https://oehha.ca.gov/media/downloads/crn/side-sidearticle6090116.pdf 		
	日機輸	(4)	連邦法と州法との規制内容の不一致	<ul style="list-style-type: none"> ・例えばカリフォルニア州法と米国連邦法で同様の規制に対して要求事項や対象の定義が異なる場合がある。 <p>(継続)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・共通規制にして頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・CA州TITLE 20 APPLIANCE EFFICIENCY REGULATIONS / DOE Energy Conservation Standards for Battery Chargers
	日機輸	(5)	TSCA(有害物質規制法)複合木材製品のホルムアルデヒド基準	<ul style="list-style-type: none"> ・2010年「複合木材製品ホルムアルデヒド基準法」(有害物質規制法(TSCA)タイトルVI)の実施最終規則が2016年7月27日に公布され2017年5月22日に発効。 カリフォルニア州で既に施行されているCARB(カリフォルニア州大気資源局)規則と、TSCAホルムアルデヒド放散基準は同じだが、一部要求項目が異なる(TSCA認定認証機関による認証取得、輸入証明規則の遵守)。 事業者は、北米出荷製品は通常、カリフォルニア州を区別した出荷は困難であるため、全米でCARB規則対応を実施しているが、すべてTSCA対応に切り替える必要があり、大きな負担となっている。 またカリフォルニア州では、CARBとTSCAの2つの法令に対応する必要がある。 <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2016年6月22日、TSCA 改正法の発効により、TSCAが定めた規則と同じ要求を州法等で規定してはならない(但し、2016年4月22日以前に発行している州法は対象外)。 ・木材製品に含まれるホルムアルデヒドに関する規制(複合木材製品ホルムアルデヒド基準法実施最終規則)に基づく米国で販売・供給・製造・または輸入される複合木材製品に対する排出基準、記録保管及び表示要求については2018年12月12日に延期する修正案が9月1日付でEPAより出された。https://www.epa.gov/formaldehyde/formaldehyde-emission-standards-composite-wood-products 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、既に州法で規制されている物質をTSCAで規制する際には、州法との完全整合や、州内での州法とTSCAの対応方針(州法の終息等)を明言すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・2010年「複合木材製品ホルムアルデヒド基準法」(有害物質規制法(TSCA)タイトルVI)実施最終規則(2016年7月27日公布) ・CARB規則

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
24 法制度の未整備、突然の変更	日機輸 日機輸	(1)	法規制変更による審査遅延	<ul style="list-style-type: none"> 米国TSCA法規制が2016年6月22日に改正されたことにより、新規物質のTSCA審査期間が長期化し、審査完了が予定より既に6カ月以上遅れている。これにより複数の新製品の立ち上げ日程に大きな影響があり当社グループ全体で混乱をきたしている。 2016年のTSCA改正に伴い、新規物質届出(PMN)の審査が大幅に遅延し、製品計画に多大な影響が出ている。 <p>当局(EPA)の都合で審査が延長されているにも拘らず、届出者に対して、繰り返し、ほぼ強制的な「審査延長願い(suspension request)」の提出を要求する。審査完了の目途も立てられず、非常に困惑している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 法規制を厳しくするのならそれと同時に審査当局の体制(人数等)の見直しをかけるなどして審査が停滞しないよう対応してほしい。 審査期間(90日)内での審査。 	<ul style="list-style-type: none"> 米国TSCA(有害物質規制法)改正法 2016.6.22発効) 米国TSCA(有害物質規制法)改正法 (2016.6.22発効)
25 政府調達	日鉄連	(1)	バイアメリカン法による政府調達の内外差別	<ul style="list-style-type: none"> 2009年2月、米国再生・再投資法における鉄鋼等のバイアメリカン条項が成立。本法に基づいて実施される政府関連公共事業に使用される鉄鋼製品と一般工業品に米国製品の使用を義務付けている。対象となる公共事業には空港、橋梁、運河、ダム、堤防、パイプライン、鉄道、公共輸送システム、道路、トンネル、港湾、棧橋等の建設、改築、維持・修復が含まれている。 WTOの政府調達協定(GPA)加盟国は対象とならないため日本鉄鋼業に直接的な不利益は生じていないが、本制度によって米国市場を締め出された中国等GPA非加盟国の鋼材が第三国へ迂回輸出されることが想定されるため、米国以外の市場での健全な貿易環境維持への間接的な悪影響が懸念される。 2017年1月20日のトランプ政権発足以後、米国産品優遇措置強化の動きが顕在化している状況下、公共工事のみならず、公的資金の入っていないプロジェクトへの制限拡大や、原材料の産地までを規制対象とする可能性がある。 <p>(追加)</p>	<ul style="list-style-type: none"> WTO政府調達協定に整合的な運用。 	<ul style="list-style-type: none"> バイアメリカン法
	日機輸	(2)	国防調達における外国製品排除	<ul style="list-style-type: none"> 防衛装備品に関し、特殊金属などの供給源の米国内限定・国産化要請は「相互の防衛調達に関する日米間覚書」(RDP-MOU: Reciprocal Defense Procurement-Memorandum of Understanding) (2016年6月4日)の締結により改善され、米国が日本から装備品を輸入する際の法規制が撤廃されることとなった。 問題点としてCRDP-MOUに従い輸出する防衛装備品のQuality Assurance(QA)は、米国防契約管理局(DCMA: Defense Contract Management Agency)が直接日本の現場に乗り込み実施するため、対応に多大な労力・時間・コストがかかることとなる。 	<ul style="list-style-type: none"> RDP-MOUのAnnexとして相互に自国のQA監査を代替するQA Service MOUを締結していただきたい。 また、その為には日本側においてもQAに対応する組織・能力の構築を要する。 	<ul style="list-style-type: none"> Buy-American Act, Berry Amendment RDP-MOU QA Service MOU (RDP-MOU Annex)
	日機輸	(3)	規則の未整備、政府調達	<ul style="list-style-type: none"> 2015年12月、米政府防衛調達要求の「防衛連邦調達規則付属文書」(DFARS: Defense Federal Acquisition Regulations Supplement)が大幅改定され「国立標準技術研究所特別公示」(NIST SP: National Institute of Standards and Technology Special Publication)に規定された情報セキュリティ要求を2017年12月31日までに遵守、または米国防省の米国防省最高情報責任者(CIO: Chief Information Officer)への取組み状況説明と承認取得の必要があるが、CIOの判断基準やその後の工程(要求実施までの猶予期間など)が現状では明示されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 2017年12月31日までに遵守できず、米国防省CIOへ状況説明をすることになった場合のCIOの判断基準とその後の工程(猶予期間など)を明示していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> DFARS 252.204-7012 NIST SP800-171

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
25	日機輸	(4)	偽造(偽装)電子部品対策要求	<ul style="list-style-type: none"> 一部の政府調達において、偽造電子部品を扱わない様に努めていることを契約書中に明記するように求められる場合がある。偽造対策の社内体制を構築し、必要に応じて電子部品のサプライチェーンを遡って安全性を確認する必要があるが、どこまでやれば基準に合致するのかが不明確であり、過大な負担となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 基準の明確化。 通常の部品受け入れ検査、製造品質保証体制による要求充足。 	<ul style="list-style-type: none"> 米国防省調達規則 連邦調達規則
26	自動部品	(1)	ストライキによる港湾機能停止のリスク	<ul style="list-style-type: none"> 雇用者(PMA)と港湾労働者(ILWU)の間の紛争に起因するVessel-Port輸送インフラの信頼性が欠如している。 	<ul style="list-style-type: none"> 混雑の改善を米国政府に要望する。 ストライキ等の事象に左右されない信頼における港湾機能の確保。 	
	建産協			<ul style="list-style-type: none"> (継続) 定期的な雇用者(PMA)と港湾労働者(ILWU)の間の紛争に起因し、輸送ルートや輸送手段の変更を余儀なくされ輸送コストや在庫が増大した。 		
	日機輸	(2)	駐在員子女の教育環境	<ul style="list-style-type: none"> テキサス州、オースティンはIT企業を始め多くの企業が拠点を置く現在も拡大を続ける注目のビジネス都市である。日本企業も進出し、駐在員を継続的に派遣している。家族帯同駐在員にとっては現地での子女教育が課題になり、多くの家庭は現地学校の他、休日に日本語補習学校に子供を通学させている。しかし、オースティンの日本語補習校は主にボランティアによる運営のため教育の質が保証されていない。この状況は、社員の単身赴任や駐在機会の損失に繋がりがかねない。 	<ul style="list-style-type: none"> 日本企業の進出支援、更なる発展へ向けた駐在員環境改善案の一つとして、テキサス州オースティンにおける日本語補習学校の充実のための施策を政府関係機関へ働きかけいただきたい。 	