

## 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		(1)	バイアメリカン条項による米国製品優遇	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・バイ・アメリカンは良し悪しである。中国勢、日本勢等競合社の参入を抑制する効果がある一方で、米国市場向けに当社がメキシコなどの低賃金国で生産または製造委託をする可能性まで閉ざしてしまう。結果的に、米国内での競争力低下にもつながる。</p>	<p>・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。</p> <p>・米国産購入指定の撤廃。</p> <p>・ある一定の適用は必要と認識するが、大幅に拡張すべきではない条項と思う。</p>	<p>・各種法令に挿入されているバイアメリカン条項</p> <p>－2009年米国復興・再投資法</p> <p>－各州の公共事業入札条項等</p> <p>・バイアメリカン法令の運用を強化する大統領令(トランプ大統領が2017年4月18日に署名)</p> <p>・Buy American Act</p> <p>・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。</p>
				<p><b>(参考)</b></p> <p>・2017年4月18日付大統領令は、「米国製の物品・製品・材料の購入・使用を義務付ける、またはそれらを優遇する」全ての法律・規制などを対象とし、バイアメリカン法とバイアメリカン条項の両方を含む。サービス分野以外の鉄鋼製品をはじめとする全ての製造品が対象。</p> <p>・2017年8月21日、USTRと米商務省は米国が締結した自由貿易協定やWTO政府調達協定(GPA)上の米国の国際義務がバイアメリカン法令の運用に及ぼす影響について意見募集を実施(意見提出期限:2017年9月18日午後11時59分(米国東部現地時間));バイアメリカン法令の運用を強化する「バイアメリカン、ハイヤーアメリカン」に関する大統領令(4月18日付)に基づく大統領への報告にあたり。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2009年2月17日、オバマ大統領は、景気対策法と称される2009年米国復興・再投資法(The American Recovery and Reinvestment Act of 2009: H.R.1)に署名した。この法律には、同法より適格又は利用可能となる資金を用いて実施される公共建造物の建設、改築、メンテナンス、修復のプロジェクトに用いられる鉄鋼及び製造物品は米国製(連邦調達規則が適用される場合、ローカルコンテンツ50%以上)であることを義務付ける「バイアメリカン条項」が盛り込まれている。同条項は、WTO政府調達協定またはFTAに基づく互恵的な政府調達義務があると見做される国に対して適用が撤回され得る。</p> <p>・2009年7月1日、商務省は、ブロードバンド普及のためのスイッチ、ルータ、伝送・接続用機器などの通信機器の一部を景気対策法・バイアメリカン条項の適用除外にすると官報公示した。</p> <p>・2011年3月、日米経済調和对話において日本側関心事項として、バイ・アメリカン法及び連邦調達規則52.225等の規定の適用除外条項は、「Contracting Officer」の決定を要するとの要求基準の明確化することが提示された。</p> <p>・2013年6月5日、米産業界は、公共事業・政府調達における「バイ・アメリカン」への反対を議会に訴える。</p> <p>・2014年6月25日、WTO政府調達委員会会合が開催された。カナダは、米各法案に新たに盛り込まれた公共インフラプロジェクトにおける米国製品の使用を義務付ける「バイアメリカン」条項に反対、同条項のWTO政府調達協定違反を主張する。</p> <p>・2014年11月、米国の州レベルで広がるバイ・アメリカン法、カナダとEUが依然反対。</p> <p>・2019年1月13日、トランプ米大統領は、「インフラプロジェクトにおける米国製品優先購入(バイ・アメリカン)を強化する」大統領令に署名。</p>			

※經由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日機輸	(2)	バイアメリカン方針の変更、拡張	<p>・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。</p> <p><b>(参考)</b> ・ニューヨーク州では、2017年6月に、一定額を超える物品又はサービスの調達において州機関に米国産品の購入を求めるニューヨーク・バイ・アメリカン法(New York Buy American Act)が議会でも可決され、同年12月にニューヨーク州知事の署名を経て立法された。 また、テキサス州でも、バイ・アメリカン法を強化する立法が2017年5月に州議会でも可決されている(「2018年版不公正貿易報告書」)。 ・2017年8月21日、USTRと米商務省は、バイ・アメリカン法令の運用を強化する「バイ・アメリカン、ハイヤーアメリカン」に関する大統領令(4月18日付)に基づく大統領への報告にあたり、米国が締結した自由貿易協定やWTO政府調達協定(GPA)上の米国の国際義務がバイ・アメリカン法令の運用に及ぼす影響について意見募集を実施(意見提出期限:2017年9月18日午後11時59分(米国東部現地時間))した。</p> <p><b>(対応)</b> ・2019年1月13日、トランプ米大統領は、「インフラプロジェクトにおける米国製品優先購入(バイ・アメリカン)を強化する」大統領令に署名。</p>	<p>・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。</p>	<p>・ブラウン米国上院議員により起案、検討保留中 ・バイアメリカン法令の運用を強化する大統領令(トランプ大統領が4月18日に署名) ・インフラ投資計画 ・各州の立法</p>
	自動部品 自動部品	(3)	米国内でのコスト高	<p>・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。立ち消えになったと思われる国境税調整制度(輸入仕入高の損金不算入)に代わる新制度が検討・施行されると、更なるコスト高が進行する可能性がある。 ・現米国政府の保護政策に基づき、大手製造業拠点の米国内回帰が進みつつある。当該企業の周辺地域では、人材流出・採用難・賃金上昇等、短期的には経営環境は悪化すると思われる。</p>	<p>・自由競争の推進。 ・自由競争の推進(過度な保護政策の自粛)。</p>	<p>・税法、他</p>
6外資優遇策の縮小	日機輸	(1)	対米外国投資委員会(CFIUS)プロセスの変更	<p>・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)</p> <p><b>(対応)</b> ・対米直接投資を審査する外国投資委員会(CFIUS)において、重要技術を含む案件の審査強化を先行実施。2018年8月13日、「外国投資リスク審査近代化法案(FIRMA)」が、「2019会計年度国防権限法(NDAA)」の一部としてトランプ米大統領の署名により成立した。国家安全保障の観点から対米外国投資委員会(CFIUS)の審査権限を拡大へ「輸出管理改革法案」もNDAAに盛り込まれて成立。新外国投資リスク審査近代化法における主な変更点は以下のとおり。 －審査対象取引(covered transaction)の拡大:これまで審査対象であった「取引の結果、外国人が米国企業を支配することとなる買収、合併、経営権の取得等」に加え、新たに4つの取引形態を追加。 －新たな「届出」(declaration)制度の導入。 －審査期間の変更:第1次審査期間が30日から45日に延長。</p>	<p>・提携先や貿易パートナーとの相互交流のルートを確保する。</p>	<p>・「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</p>

※經由団体:各個社の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
9	輸出入規制・関税・通関規制	時計協 日商 日機輸 日機輸	(1)	高輸入関税	<p>・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によると約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。</p> <p>・タイヤで4%の関税がかかっており、その削減・撤廃により取扱商品の価格競争力向上を実現したい。</p> <p>・以下の日本製化学品に関税がかかっており、関税のかからない韓国企業製品との競争上の不利を取り除いて頂きたい。</p> <p>－フェノール:5.5%</p> <p>－アセトン:5.5%</p> <p>－BPA:5.5%</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2007年4月、米韓FTA交渉が妥結したが、両国の議会における批准が難航している。</p> <p>・2012年3月、米韓FTA発効。</p> <p>・2013年7月、日本のTPP交渉参加。</p> <p>・2015年10月5日、TPPに大筋合意し、2016年2月4日に署名に至った。日米間では、物品貿易に関し、</p> <p>①自動車部品(現行税率 主に2.5%)に関し、8割以上の即時撤廃で合意。タイヤ(現行3.4%~4%)は10年目撤廃。</p> <p>②乗用車(現行税率 2.5%)は、15年目から削減開始、20年目で半減、22年目で0.5%まで削減、25年目で撤廃。</p> <p>③家電、産業用機械、化学では、輸出額の99%以上の即時撤廃を実現。</p> <p>④腕時計(現行 40 cents each + 8.5% on the case + 14% on the strap, band or bracelet + 5.3% on the battery 等)は即時撤廃。</p> <p>⑤有機化学品(現行 1%~6.5%、0.5 cent/kg 等)は即時撤廃。</p> <p>・2017年1月23日、トランプ米大統領、USTR に対し米国の TPP 離脱を指示した(2017年1月25日付官報掲載の大統領覚書)。今後の通商政策は二国間(バイ)交渉に方針転換。</p> <p>・2017年1月30日、USTR、米国の TPP 離脱を通知した。協定の取りまとめ役を担う「寄託国」ニュージーランドに書簡。</p> <p>・2017年5月21日、TPP11カ国は、閣僚会合を開催(於:ベトナム・ハノイ)し、米国を除く TPP の実施に向けた選択肢を検討した。最終評価を2017年11月(APEC 首脳会議)までに終えることで一致。</p> <p>・2017年7月12日、ライトハイザーUSTR代表は、米韓FTA(KORUS)の「修正と変更の可能性」を含めて協定の運用に影響を及ぼす問題を検討するため KORUS に基づく合同委員会の特別会合を要請;同協定の規定により、要請から30日以内(2017年8月11日まで)に特別会合が開催される見通し(於:ワシントンD.C.)。</p> <p>・2017年8月22日、USTRは米韓FTA(KORUS)の見直しに関する合同委員会初回特別会合を実施(於:ソウル)するも、物別れ。米政府が貿易赤字の削減に向けた協定の見直しが必要と主張する一方、韓国政府は KORUS が貿易赤字の要因との見方を否定し、両国間で共同調査を行うことを提案した。</p> <p>・2017年10月4日、USTRは同委員会第2回特別会合を開催(於:ワシントン);米韓、FTA 再交渉へ、改定に事実上合意。</p> <p>・2017年10月、ライトハイザーUSTR代表は、「公正で互恵的な貿易につながる改定を近いうちに行うために、韓国との関係性の強化を期待している」と表明。</p> <p>・2017年11月11日、TPP 閣僚会合にて、新協定「包括的及び先進的な TPP (CPTPP)」の条文、凍結リスト等を含むパッケージに全閣僚が合意(大筋合意:CPTPP の中核につき合意)。</p> <p>11月11日(現地時間)に発表された合意内容は以下のとおり。</p> <p>－平成29年11月のダナン(ベトナム)における TPP 閣僚会合について</p> <p>－TPP11 協定の合意内容について</p> <p>「環太平洋パートナーシップ閣僚声明」</p> <p>「附属書 I TPP11 協定の概要」</p> <p>「附属書 II 停止(凍結)される規定のリスト」</p>	<p>・輸入関税の早期撤廃を要望する。</p> <p>・タイヤに係る関税の削減・撤廃。</p> <p>・日本製化学品に係る関税の削減・撤廃。</p>	<p>・1930年関税率法および米国統一関税率表</p> <p>・米韓FTA</p>

※經由団体:各団体の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>2018年3月8日 TPP11 署名(於:チリ・サンティエゴ)。</li> <li>2018年3月27日、日本は、TPP11 協定・関連法案閣議決定・国会提出。</li> <li>2018年7月6日、日本は、国内手続完了を寄託者(NZ)に通知。</li> <li>2018年9月24日、トランプ大統領と韓国の文在寅大統領は、改定 KORUS(韓米 FTA)に署名した。</li> <li>2018年12月7日韓国国会、改定 KORUS(韓米 FTA)を可決し国内批准手続きを完了。</li> <li>2018年12月30日に CPTPP(TPP11) 発効へ。オーストラリア政府が「環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定:CPTPP」(TPP11 協定)を批准(メキシコ・日本・シンガポール・ニュージーランド・カナダ・豪州の6カ国が国内手続を完了し、協定の寄託国ニュージーランドに通報したことにより効力発生の要件満たす)。協定発効日に初回関税引き下げを開始。</li> <li>2018年12月30日、TPP11 発効(墨・日・星・NZ・加・豪)。</li> <li>2019年1月14日、TPP11 発効(越)。</li> </ul> <p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2001年1月、ITA 関連の IT 機器の輸入関税を撤廃。</li> <li>超硬工具の輸入関税率が0%に引き下げられた。</li> <li>2016年1月28日、WTO、ITA(情報技術協定)拡大交渉参加53メンバーにより合意された譲許表を公表した。米国、ITA 拡大対象品目の大部分(タリフラインベースで62%)に対する関税を2016年7月1日に即時撤廃。残る38%については、2019年7月1日までに3年間かけて段階的に撤廃へ。</li> <li>2016年6月30日、オバマ米大統領は、WTO・ITA(情報技術協定)拡大(ITA-II)実施のための大統領告示を公布した。2016年7月1日にタリフラインベースで62%の品目の関税が即時撤廃。</li> </ul>		
	日化協	(2)	関税分類の変更による課税	<ul style="list-style-type: none"> <li>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%)。</li> </ul>	競争力低下に繋がるため関税撤廃をお願いしたい。	
	時計協 日商  時計協	(3)	輸入関税算定方法の複雑性	<ul style="list-style-type: none"> <li>時計の輸入関税の算定方法が複雑である。</li> <li>一時計に関し、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。</li> <li>一時計に関し、1999年3月に発表された ITC の関税簡素化のための報告書には、依然として6桁分類に統一されておらず、8桁分類に依存し、サイズ分類、価格分類が残存しており、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。</li> <li>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ケタの統計用枝番(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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>完成品に定率の関税に課する方式に簡略化することを要望する。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1930年関税率法および米国統一関税率表</li> <li>Harmonized Tariff Schedule of the United States CHAPTER 91 - CLOCKS AND WATCHES AND PARTS THEREOF</li> <li>Additional U.S. Notes Statistical Notes</li> </ul>

※經由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p><b>(対応)</b></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。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>・2009年10月、日本政府は、日米貿易フォーラムにおいて、時計の関税算定方法の複雑・不透明の問題の早期改善を求めた。</p> <p>・「2018年版不公正貿易報告書」第2章 米国:『我が国(日本)は、2002年から今日に至るまで、「日米規制改革イニシアチブ」や「日米貿易フォーラム」、WTOにおけるTPR対米審査など、様々な場面・機会において改善・解決を求め続けてきたが、未だ解決に至っていない。米国においても、国内業者はアジアに製造委託しているため、我が国と同じ問題に直面していると推察できる。円滑な貿易を推進するためにも、今後とも引き続き米国に対して改善を求めていく。なお、日本も交渉に参加していた環太平洋パートナーシップ協定(TPP協定)において、2015年の大筋合意により、腕時計に係る米国の関税は発効後即時撤廃される見通しとなっていたが、米国がTPP協定からの離脱を表明したため、本件は引き続き、課題として残ることとなった。』</p>		
	時計協	(4)	煩雑かつ他国に例の無いインボイス明細の要求	<p>・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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・Harmonized Tariff Schedule of the United States, CHAPTER 91, CLOCKS AND WATCHES AND PARTS THEREOF, Additional U.S. Notes Statistical Notes</p>
	時計協	(5)	米国だけの特異な表示義務	<p>・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。</p> <p>(a)腕時計のムーブメントの受け・上板に表示すべき事</p> <p>(i) 製造者の国名。</p> <p>(ii) 製造者または仕入れ業者の名前。(商標ではない)</p> <p>(iii) 機能する石の数を算用数字でなく英単語で表示。</p> <p>(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</p> <p>(i) 製造者の国名。</p> <p>(ii) 製造者または仕入れ業者の名前。(商標ではない)</p> <p>(iii) もしあれば石の数。</p> <p>(c)腕時計のケース裏蓋の内面か外面に表示すべき事。</p> <p>(i) 製造者の国名。</p> <p>(ii) 製造者または仕入れ業者の名前。(商標ではない)</p> <p>(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。</p>	<p>・Additional U.S. Notesの「4. Special Marking Requirements」を廃止し、削除して欲しい。</p>	<p>・Harmonized Tariff Schedule of the United States, CHAPTER 91, CLOCKS AND WATCHES AND PARTS THEREOF, Additional U.S. Notes Statistical Notes</p>

※經由団体:各団体の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日機輸 日商	(6)	アンチダンピング提 訴の濫用	<p>・現在、日本製ラインパイプ用大径溶接鋼管(30.8%)及び日本製一般配管/圧力配管用 並びにラインパイプ用継目無鋼管(Large Diameter 107.8%、Small Diameter 106.7%)に対しアンチダンピング税が課されている。</p> <p>継目無ラインパイプ鋼管、大径溶接ラインパイプ鋼管については、それぞれ2012年、2013年にSunset Review が実施されるも、アンチ・ダンピング税の継続が決定している。</p> <p>この為、当社で取引ができないほか、競争制限により、米国企業にとっても国際市場価格よりも高い、或いは、品質的に劣る他国製品を購入せざるを得ない状況が継続・発生しており、米国パイプラインの安全性への影響も懸念される。</p> <p>特に、アラスカで計画されているアラスカ LNG プロジェクト用の鋼管(需要見込約600千トン、約700億円)については、需要家(TransCanada, ExxonMobil, BP, ConocoPhillips, Alaska Gasline Development Co のコンソーシアム)より、日本製の高品質溶接ラインパイプ供給の期待が寄せられているが、アンチダンピング税の解除、乃至は対象明細の適用除外が供給の条件となっている。</p>	<p>・鋼管の一部でのアンチダンピング税の撤廃。</p>	<p>・アンチダンピング法</p> <p>・アンチダンピングに関連する諸法令等</p> <p>19 U.S. Code § 1673</p>
	日鉄連			<p>・2014年5月2日、ニッケルメッキ鋼板アンチダンピング調査(AD)において、ITC が損害ありとする最終決定を下し、AD 税の賦課措置が決定。</p> <p>2014年8月27日、方向性電磁鋼板アンチダンピング調査(AD)において、ITC が損害なしとする最終決定を下したが、米国原告の申立により、上級審において、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調査(AD)において、ITC が損害ありとする最終決定を下し、AD 税の賦課措置が決定。</p> <p>2016年6月22日、冷延鋼板に対するアンチダンピング調査(AD)において、ITC が損害ありとする最終決定を下し、AD 税の賦課措置が決定。</p> <p>2016年9月12日、熱延鋼板アンチダンピング調査(AD)において、ITC が損害ありとする最終決定を下し、AD 税の賦課措置が決定。</p> <p>2017年5月5日、厚板に対するアンチダンピング調査(AD)において、ITC が損害ありとする最終決定を下し、AD 税の賦課措置が決定。</p> <p>2017年6月16日、鉄筋用棒鋼に対するアンチダンピング調査(AD)において、ITC が損害ありとする最終決定を下し、AD 税の賦課措置が決定。</p>	<p>・措置撤廃。</p>	
	日鉄連			<p>・2017年5月5日、厚板に対するアンチダンピング調査(AD)において、ITC が損害ありとする最終決定を下し、AD 税の賦課措置が決定。</p>	<p>・措置撤廃。</p>	
	日鉄連			<p>・2017年6月16日、鉄筋用棒鋼に対するアンチダンピング調査(AD)において、ITC が損害ありとする最終決定を下し、AD 税の賦課措置が決定。</p>	<p>・措置撤廃。</p>	
				<p><b>(参考)</b></p> <p>・2017年5月5日、米国際貿易委員会(ITC)は、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。</p> <p>・2017年6月16日、米国際貿易委員会(ITC)は、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>		
				<p><b>(対応)</b></p> <p>・WTO において、規律の明確化と強化に積極的に取り組むことを要請。</p>		

※經由団体:各個社の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本政府は、日米経済パートナーシップの改革イニシアチブで米国政府がアンチダンピング制度を保護主義的な目的で濫用することなく慎重に運用することを要望している。</li> <li>・2001年8月、1999年6月に米国が決定した日本製熱延鋼板に対するAD措置が、パネル及び上級委員会においてダンピング・マージンの算定方法等のWTO協定違反が確定し、是正勧告がなされた。米国では2002年5月、勧告実施のための法案が議会に提出されたが、廃案となっている。その後、勧告実施に向けて、日本政府によるDSBや日米規制改革イニシアチブにおける累次の履行要請にも関わらず、これまで米国による完全な履行がなされていない。</li> <li>・2004年10月、日米規制改革及び競争政策イニシアチブにおいて、日本政府は、米国政府がアンチダンピング制度を保護主義的な目的で濫用することなく、WTO協定に整合した形で慎重に運用することを要望した。</li> <li>・2012年11月7日、米ITCは、中国製多結晶型太陽電池の不当廉売で米国の国内産業に損害を与えているとして「クロ」の最終決定を下した。商務省は、反ダンピング税最大約250%、相殺関税約16%の課税が見込まれる。</li> <li>・2015年3月17日、米国、WTO加盟各国にアンチダンピング(AD)課税逃れの「深刻化する問題」について議論を行い要請は、民間部門によるプロサービスを利用した輸出入者のAD措置適用回避を批判する文書をWTO・AD迂回委員会迂回防止非公式グループに提出した。</li> <li>・2015年8月18日、米商務省は、日本・オランダ・英国製の冷間圧延平鋼製品に対するAD調査を開始した。</li> <li>・2015年9月24日、米国際貿易委員会(ITC)は、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)及びブラジル・韓国・トルコ製と同製品に対する相殺関税(CVD)調査でクロの仮決定。</li> <li>・2016年3月15日、米商務省は、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)調査でクロの仮決定。</li> <li>・2016年3月15日、米商務省は、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)調査でクロの仮決定。</li> <li>・2016年6月16日、米国際貿易委員会(ITC)は、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。</li> <li>・2016年6月22日、米国際貿易委員会(ITC)は、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。</li> <li>・2016年8月5日、米商務省は、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。伯・韓・土製と同製品に対する相殺関税(CVD)調査でクロの最終決定。</li> <li>・2016年9月12日、米国際貿易委員会(ITC)は、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。ただし伯・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)。</li> <li>・2016年10月12日、米商務省は、日本・台湾・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)調査を開始。</li> <li>・2017年4月10日、米商務省は、2015年貿易特惠延長法(TPEA)で修正された「特殊な市場状況(PMS)」が存在することを認めた初めてのケース;韓国製の油井用鋼管(OCTG)に対するアンチダンピング(AD)行政見直しで最終AD税率8.04%を24.92%に引き上げ(準拠法:AD行政見直し最終結果に関する4月10日付覚書)。</li> <li>・2017年4月19日、米商務長官は、輸入鉄鋼製品に対する(1962年通商拡大法)232条調査を開始した。2017年4月19日、米大統領は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。</li> <li>・2017年4月27日、米商務省は、輸入鉄鋼製品に対する232条調査(鉄鋼輸入の国家安全保障調査)開始にあたり書面による意見公募を実施した(提出期限:2017年5月31日)。公聴会を5月24日に開催へ(公述意見の提出期限:5月17日)。</li> <li>・2017年4月26日、米商務省は、輸入アルミニウムに対する232条調査(アルミ輸入の国家安全保障調査)開始(準拠法:1962年通商拡大法232条)。4月20日付の米商務長官への大統領覚書(Presidential Memorandum for the Secretary of Commerce)4月27日付の米商務長官への大統領覚書</li> <li>・2017年5月5日、米国際貿易委員会(ITC)は、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。</li> <li>・2017年5月16日、米商務省は、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。</li> </ul>		

※經由団体:各個社の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年5月23日、米国際貿易委員会(ITC)は、結晶シリコン太陽電池モジュール(CSPV)に対するセーフガード(米通商法201条)調査を開始。</li> <li>・2017年6月13日、米国際貿易委員会(ITC)は、大型家庭用洗濯機の輸入に対するセーフガード調査を開始。</li> <li>・2017年6月16日、米国際貿易委員会(ITC)は、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。</li> <li>・2017年10月5日、米国際貿易委員会(ITC)、大型家庭用洗濯機の輸入に対するセーフガード調査で損害ありとするクロの決定;セーフガード発動の可否については、ITCによる救済措置に関する公聴会(10月19日開催予定)や損害認定・救済勧告等を盛り込んだ報告書の大統領への提出(12月4日期限)を経て、2018年2月2日までにトランプ米大統領が最終決定へ。</li> <li>・2017年10月31日、米国際貿易委員会(ITC)は、結晶シリコン太陽電池(CSPV)の輸入に対するセーフガード調査で救済措置勧告を発表。CSPVセルに対する輸入関税割当、CSPVモジュールに対する輸入追加関税、CSPV製品に対する輸入数量制限(何れも4年間)等を米大統領に勧告。11月13日に損害認定・救済勧告等を盛り込んだ報告書を米大統領に提出済み、2018年1月12日までに大統領が勧告実施の有無あるいは代替措置を決定へ。</li> <li>・2017年11月21日、米国際貿易委員会(ITC)は、大型家庭用洗濯機(LRW)の輸入に対するセーフガード調査で救済措置勧告を発表。LRW及び対象LRW部品の輸入に対する3年間の関税割当の設定等を米大統領に勧告へ。12月4日までに損害認定・救済勧告等を盛り込んだ報告書を米大統領へ提出し、報告受領後60日以内(2018年2月2日まで)に大統領が勧告実施の有無あるいは代替措置を決定。</li> <li>・2017年11月27日、ライトハイザーUSTR代表は、結晶シリコン太陽電池(CSPV)の輸入に対するグローバル・セーフガード調査における米大統領決定への一助として、米国際貿易委員会(ITC)に補完報告書を要請した。ITCは要請から30日以内(2017年12月27日まで)に「事情の予見されなかった発展(unforeseen developments)」の結果として輸入増加及び国内産業への重大な損害が生じたことを立証する追加情報を米大統領へ提供しなければならぬ。大統領は追加情報の受領後30日以内(遅くとも2018年1月26日まで)に最終決定へ(当初期限は2018年1月12日)。USTRは2017年12月6日に公聴会を開催予定、同公聴会の場で利害関係者はITCによるセーフガード措置勧告の妥当性に関する意見具申や根拠提出が可能。</li> <li>・2018年1月23日、トランプ米大統領は、大型家庭用洗濯機及び結晶シリコン太陽電池(CSPV)セル・モジュールに対するグローバル・セーフガード発動を承認、大統領布告に署名した。2018年2月7日午前12時01分(東部標準時)以降、米国に輸入された物品(保税倉庫から国内消費用に引き出されるものを含む)に対しセーフガード措置適用へ。</li> <li>・2018年2月16日、米商務省は、輸入鉄鋼製品及びアルミニウムに対する232条調査(国家安全保障調査)報告書を公表した。米商務長官は鉄鋼・アルミ輸入品が「米国の安全保障を損なう脅威」と結論し、輸入調整措置を米大統領に勧告。判断期限は鉄鋼調査が2018年4月11日、アルミ調査が4月19日まで、大統領が決定へ。</li> <li>・2018年3月8日、トランプ米大統領は、鉄鋼及びアルミニウムに関する1962年通商拡大法第232条に基づく輸入調整措置を実施する大統領布告に署名した。鉄鋼・アルミ輸入品が米国の国家安全保障を阻害するおそれがあるとして、鉄鋼に25%・アルミに10%の上乗せ関税を賦課へ(2018年3月23日より適用)、カナダとメキシコについては当面は適用除外する。</li> <li>・2018年5月25日、米商務省は、輸入自動車(乗用車・スポーツ用多目的車(SUV)・バン・小型トラック等)及び同部品に対する1962年通商拡大法第232条に基づく国家安全保障調査(2018年5月23日開始)につき書面による意見公募を実施(意見提出期限:2018年6月22日、反論意見提出期限:2018年7月6日)。公聴会を2018年7月19日・20日にワシントンD.C.で開催へ。</li> <li>・2018年5月31日、トランプ米大統領は、鉄鋼及びアルミニウムに関する1962年通商拡大法第232条に基づく輸入制限を修正する大統領布告に署名した。カナダ・メキシコ・EUに対する適用除外を延長せず(米東部時間6月1日午前0時1分に期限切れ)、2018年6月1日より鉄鋼に25%、アルミに10%の関税を上乗せする。</li> <li>・2018年5月31日、トランプ米大統領は、1962年通商拡大法第232条に基づく鉄鋼輸入制限につき、対トルコ鉄鋼関税を2倍に引き上げる大統領布告に署名した。トルコからの鉄鋼製品に対して50%の追加関税を2018年8月13日午前0時1分(米東部夏時間)より適用する。アルミ関税倍増も示唆。</li> </ul> <p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2006年2月23日、米ITCは、国内産業に大きな損害を発生させないとして2000年6月以降賦課されている日本製及び韓国製の建築構造用鉄鋼に対するAD税措置の廃止を決定した。</li> <li>・2018年2月14日、USTRは、結晶シリコン太陽電池(CSPV)セル・モジュールに対するセーフガード措置の適用除外要請を受け付け(提出期限:2018年3月16日米国東部標準時間午後11時59分)。特定製品につき適用除外品目の検討へ。</li> </ul>		

※經由団体:各団体の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>2018年3月22日、トランプ米大統領は、鉄鋼及びアルミニウムに関する1962年通商拡大法第232条に基づく輸入調整措置の2018年3月23日の発動前に対象からオーストラリア・アルゼンチン・ブラジル・EU・韓国を暫定的に適用除外する大統領布告に署名した。2018年5月1日まで上乗せ関税を猶予する一方、米国の安全保障上の脅威への満足のいく代替手段について適用除外国と引き続き協議。鉄鋼・アルミの世界的な過剰生産能力の根本原因に対処する削減策をめぐる協議の状況に基づき、除外を継続するかどうか決定へ。</li> <li>2018年4月30日、トランプ米大統領は、鉄鋼及びアルミニウムに関する1962年通商拡大法第232条に基づく輸入制限の暫定適用除外(7カ国・地域を除外した2018年5月1日までの関税猶予措置)を延長する大統領布告に署名した。カナダ・EU・メキシコからの鉄鋼及びアルミニウム輸入につき、2018年6月1日午前0時1分まで延長。オーストラリア・アルゼンチン・ブラジルからの鉄鋼及びアルミニウム輸入につき、米国の安全保障上の脅威への満足のいく代替手段で基本合意、合意の詳細がまとまるまで恒久的に延長。韓国からの鉄鋼輸入に限り、米国の安全保障上の脅威への満足のいく代替手段として「鉄鋼関税割当」を実施することで合意した(韓国からの輸入を2015年～2017年間の平均年間輸入量の70%相当の枠に制限)。</li> <li>2018年5月18日、1962年通商拡大法第232条に基づく関税措置への米国の貿易相手諸国の対応(対抗措置・WTO提訴)として、日本は対米対抗措置を用意し、WTOセーフガード協定に基づき譲許停止措置をWTO物品理事会に通報した。</li> <li>2018年9月19日、USTRは、結晶シリコン太陽電池(CSPV)セル・モジュールに対するセーフガード措置の適用除外品目を公表した。2018年9月19日午前0時1分(米東部時間)以降、特定製品を除外する。</li> </ul>		
	日鉄連	(7)	アンチダンピング税のサンセットレビュー	<p>現在反ダンピング措置及び相殺関税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>※左は措置実施決定日、()は直近の措置延長決定日</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-1978年12月8日、PC鋼より線(2015年4月23日)</li> <li>-1987年2月10日、溶接管継手(2016年8月23日)</li> <li>-1995年2月21日、ステンレス棒鋼(2018年8月27日)。日本、ブラジル、スペインにシロの最終決定。インドに対してはAD措置継続。</li> <li>-1996年7月2日、クラッド鋼板(2018年12月6日)</li> <li>-1998年9月15日、ステンレス線材(2016年8月15日)</li> <li>-1999年7月27日、ステンレス鋼板(2011年8月11日)</li> <li>-2000年6月26日、大径継目無鋼管(2017年11月13日)</li> <li>-2000年6月26日、小径継目無鋼管(2017年11月13日)</li> <li>-2000年8月28日、ブリキ及びティンフリー・スチール(2018年5月31日)。</li> </ul> <p>3度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-2001年12月6日、大径溶接ラインパイプ(2013年10月29日)。</li> </ul> <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><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>米国AD法に新たに規定されたサンセット条項は、原則継続・例外撤廃となっており、WTOのAD協定と不整合であるとして、2002年1月、日本は、米国の日本製表面処理鋼板アンチダンピング措置のサンセット・レビューに関し米国に対してWTOに基づく二国間協議を要請。2002年5月にパネルが設置され、2003年8月、パネル判断が下されたが、日本は上級委員会に上訴した。2003年12月、上級委員会は、米国の決定はWTO不整合とまでは判断できないと裁定した。</li> </ul>	<p>「原則5年撤廃・例外継続」を基本とするWTO AD協定の原則に従った運用の実施。</p>	<p>WTO AD協定(第11.3条)</p> <p>19 U.S. Code § 1673</p>

※經由団体:各個社の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>2004年10月、2005年12月、日米規制改革及び競争政策イニシアティブにおいて、日本政府は、米国政府がアンチダンピング税賦課継続の必要性について厳密に審査し、WTOルールに従った適切なサンセット・レビューが行われるよう要望した。</li> <li>ドーハラウンドのWTOルール交渉において、日本やカナダは、AD課税命令から5年以内の撤廃等、サンセット・レビューの規律強化を図る提案を行っている。</li> <li>2004年11月、日本政府は、サンセット・レビューを含む米国商務省のAD調査慣行について協議申請を行い、2005年4月にパネル設置がなされた。</li> <li>2006年の対日ADサンセット・レビューが12品目について行われ、結果は5品目廃止、7品目継続であった。</li> <li>日本製表面処理鋼板に対するAD課税が続いたが、日米自動車メーカー共同によるAD税撤廃要望を受けて、2007年2月、ITCはAD措置の撤廃が米国産業に損害の再発をもたらさないと判断し、AD課税を撤廃した。</li> <li>2007年11月30日、WTOルール交渉議長テキストが発出された。サンセット:AD措置の賦課から10年間で、措置が失効すること(「自動サンセット」)を規定。ただし、措置失効後2年以内であれば、再度調査を行い、措置を賦課することが比較的容易となる規定が挿入されている。</li> <li>2008年12月17日、WTO「履行確認パネル」は、米-EUゼロイング紛争(米国のダンピングマージンの算出に係る法律、規則及び計算方法(DS294))に関し、米国がAD命令の見直し調査において「ゼロイング」を使用したことは、2006年のDSB(WTO紛争解決機関)裁定を実施できていないとの裁定を下した。</li> <li>2009年8月、日本製大型新聞輪転機に対するAD措置のサンセットレビューに関し、米国企業が請求を取り下げたため本件は終了した。</li> <li>2011年3月、日米経済調和対話において日本側関心事項として、日本企業の正当な輸出利益を確保し、輸入者やユーザーの過剰な負担を防止するために、不当に長期にわたるAD措置の撤廃することが提示された。</li> <li>2012年5月15日、ブリキへの第2回見直しでAD課税を継続。</li> <li>2013年10月29日、大径溶接ラインパイプへのAD税賦課(日本、メキシコ)の第2回見直しで課税継続を決定。</li> <li>2018年5月31日、米国国際貿易委員会(ITC)は、日本製ブリキ・ティンフリースチールに対するアンチダンピング措置のサンセット見直し調査の結果、同措置を継続する旨の決定を下した。</li> </ul> <p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2018年8月24日、米国国際貿易委員会(USITC)は、日本から輸入されるステンレス棒鋼に対するアンチダンピング措置のサンセット見直し調査の結果、同措置を継続しない旨の裁定をした。日本製で61.47%のAD税がなくなる。1995年に課税を開始したAD措置は3回の延長を経て、20年以上継続していた。</li> </ul>		
	自動部品	(8)	輸入部品への関税強化	<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>・各種関税について、前広な情報収集の実施。</p>	
	時計協日商	(9)	原産地表示規則の厳格・煩雑	<p>・<u>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。</u></p>	<p>・<u>原産地表示は完成品のみ</u>に適用し、<u>原産地表示方法は時計の製造者の判断に任せる。</u></p> <p>・「<u>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</u>」を踏襲し、<u>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。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国統一関税率表</li> <li>1930年関税率法</li> </ul>
				<p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「<u>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</u>」を踏襲、時計に関する原産地表示を完成品とみなす。メーカーの裁量によって表示方法が行われることを要請。</li> <li>日本政府は、時計の原産地表示規則が時計製造業者に製造管理上過度な負担を強いるものであるとして、米国政府に早急な改善を要請。</li> <li>日本政府は、措置の改善が見られないことから、2003年10月、「規制改革及び競争政策イニシアティブ」の下で、米国政府に簡素化を求めて要望した。</li> </ul>		

※經由団体:各個社の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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)</li> </ul>		
	日機輸	(10)	一般特惠関税制度(GSP)更新	<ul style="list-style-type: none"> <li>2018年末までにGSPを更新しないおそれ有り。</li> </ul> <p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2015年11月13日、USTRは、2016年7月1日よりGSP(米国一般特惠関税制度)の卒業規定による国別品目別特惠適用除外となる可能性のある19品目を特定(2015年通年で競争上から必要となる制限(CNL)を超える恐れのある品目リストを公表)した。利害関係者によるCNL適用免除要請の締切日を2015年12月4日(金)米国東部時間午後5時まで延長。</li> <li>2017年10月24日、USTRは、米国GSP(一般特惠関税制度)受益国に対する法定適格要件の充足状況について現行の年次レビューを補完する3年毎の評価プロセスを新設へ。新プロセスの開始日は未公表であるも、対アジアGSPが第1期アセスメントの対象に。</li> <li>2017年12月31日、米国一般特惠関税制度(GSP)は失効となる。2018年1月1日午前零時以降、米国に輸入される又は保税倉庫から引き出される物品についてはGSP適格品としての無税待遇が取り消しになる。ただし、GSP更新に向け法案を通す方策(成立を急ぐ他の法案に盛り込む等)が引き続き議会で審議される見通し。</li> <li>2018年1月1日より、トランプ米大統領は、アルゼンチンのGSP受益国資格を復活、2018年4月26日より、ウクライナのGSP受益国資格を一部停止へ。ただし、一般特惠関税制度(GSP)は2017年12月31日をもって失効・更新待ち。ガンビア及びスワジランドのAGOA(アフリカ成長機会法)受益国資格を復活。</li> <li>2018年2月8日、米下院歳入委員会委員らは、GSP(一般特惠関税制度)更新法案を提出した。同法案が成立すればGSPは2020年12月31日まで延長される。失効日(2017年12月31日)に遡って適用。</li> </ul> <p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2018年3月23日、米国一般特惠関税制度(GSP)が更新、2020年12月31日まで延長。「2018会計年度包括的歳出法案」に盛り込まれて成立(2018年4月22日から適用開始へ、2018年1月1日に遡って適用)。GSP適格品に対する「競争上から必要となる制限(CNL)」につき、USTRによる検討プロセスを一部改定。GSP受益国による法定適格基準の充足を確保するためのUSTRのGSP執行努力に関する新たな年次報告書の議会提出をUSTRに義務付ける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
	日機輸	(11)	C-TPATのメリットの不明確	<ul style="list-style-type: none"> <li>C-TPAT認定企業になっているが、社外へのステータス以外に業務上の明確なメリットは未だみえていない。C-TPATを維持するためのUSCBPの定期現場チェックは輸出側にもおよび、またランダムに選定されるため、スケジュール調整、出張費用等の工数がかかる。それに見合うだけのメリットがあるのかどうか、半信半疑。</li> <li>C-TPAT取得による社内費増、監査/書類対応にも関わらずC-TPAT取得メリットがデジタル化できない。</li> </ul> <p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>9.11テロ事件後、2002年年初より米国関税庁はテロ対策サプライチェーン・セキュリティ対策として、C-TPAT参加要請、コンテナ安全対策(CSI)の実施、X線検査装置・ガンマ線検査装置等非接触型検査装置の米国港湾・空港等への配備増設、カナダ国境でのFASTプログラム等スマート・ボーダー・イニシアティブを実施。また2002年12月より外国港における積込み24時間前の貨物情報事前申告ルール(24時間ルール)の運用が開始され、2003年2月1日よりエンフォースメントの発動を伴う本格運用開始。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>C-TPAT認定企業が得られるメリットの明確化とその実行。</li> <li>C-TPAT取得メリットのデジタル化(縮小した日数、通関手数料削減)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>C-TPAT(Customs Trade Partnership Against Terrorism)</li> </ul>

※經由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・2002年5月1日、国家税関自動化計画(NCAP:National Customs Automation Program)に基づくACEの第一フェーズ:ACEの初期試験(Initial Test)のために40の輸入者アカウントを選別する計画が公示された。イニシアル・テスト参加要件として、C-TPAT参加者であることとされた。</li> <li>・2003年3月、国土安全保障省の設立にともない、通関業務とともにサプライチェーン・セキュリティは同省税関・国境保護局(CBP)に移管。</li> <li>・2003年7月23日、2002年通商法に基づき、輸出入全ての輸送モードに係わる事前申告のためのプロポーゼド・ルールを発表。</li> <li>・2003年8月18日、C-TPAT参加について海外の製造者へ手続をオープン(メキシコを対象)するとともに、メキシコ国境においてもFASTプログラムを開始。</li> <li>・米国関税局(CBP)の説明によると、C-TPAT参加者に約束されているベネフィットには、 <ul style="list-style-type: none"> <li>①低い検査率・迅速な通関:C-TPAT参加者がセキュリティ等貨物検査を受ける比率は1/6であり、コンプライアンス関連の精査を受ける率は1/4である(これは、非参加者が47回に1回の検査を受けるのに対し、C-TPAT参加者は300回に1回に相当する)、</li> <li>②アカウント・マネージメントによって関税の月次一括納税(PMS:Periodic Monthly Statement)が行える(PMSは現在開発中の新通関システムACE(Automated Commercial Environment)を利用して行なわれ、ACE開発のリリース3でPMSの機能が稼動するというようになっており、2004年6月からテストに入っている)、としている。</li> </ul> </li> <li>・2004年12月9日、世界税関機構(WCO)のハイレベル委員会は、国際サプライチェーン・セキュリティ及び貿易円滑化のためのサプライチェーン・セキュリティ・スタンダードの枠組み(Framework of Standard)を確立する計画を発表した。この計画は、米国が既に実施しているセキュリティプログラム、すなわち24時間ルール、C-TPAT、CSI、自動ターゲティングシステム(Automated Targeting system)をベースにするもので、「枠組み」は、先進電子情報とより安全強化されたスマート・コンテナの使用を通じてサプライチェーンセキュリティ及び貿易円滑化を所管する税関当局間の協力の強化を目的とする。</li> <li>・2005年2月1日、米国国土安全保障省税関国境保護局(CBP)は、現在開発中の電子通関申告システムACEへの参加を促進し、関税の月次一括納税(Periodic Monthly Statement)等のACE利用から得られるベネフィットの広範な利用促進を図ることを目的として、ACEへの接続要件からC-TPAT参加者要件を除外することとした。これによりC-TPAT参加者でなくともACEに接続できる、あるいはACEのテスト参加申請をすることができるようになった。</li> <li>・2005年12月、日本政府は米国政府に対して規制改革・競争政策イニシアティブの対米要望事項として、セキュリティ対策の徹底と物流効率化の両立に配慮しながら、マニフェスト提出期限の緩和やC-TPAT参加者に対するマニフェスト提出規制の適用除外及び検査日数等の更なる削減等参加メリットの付与拡大について取り組みを求めた。また、ベネフィットに関し、C-TPAT参加者の意思をふまえた政策評価の実施、公表を求めた。</li> <li>・日米規制改革等イニシアティブ第6回報告書において、米国は、より具体的な利益がC-TPAT参加者に与えられるべきであるとの日本政府の要望を十分理解し、引き続き、C-TPAT関連規則の実施と更なる見直しの過程において透明性を向上させる取り組みへの民間部門の関与を促進すると表明。</li> <li>・2008年8月7日、税関・国境保護局(CBP:Bureau of Customs and Border Protection)は、2008年10月15日以降に米国港湾に入港する貨物に対してISO規格に適合したコンテナシールで封印する規則を官報公示した。</li> <li>・2010年9月23日、米国CBPはC-TPAT参加認定企業が10,000社を越えたと発表。この10,000社の輸入額は米国総輸入額の50%を占める。</li> <li>・2012年9月6日、税関国境保護局(CBP)は、輸入審査にかかるコストの軽減、セキュリティの強化、各港での輸入審査の均一化を図る目的で、専門分野に特化した輸入審査を行う「産業別専門センター(CEE)」を、電気製品、医薬品に続いて、自動車と航空機分野で試験的にデトロイトに設立した。審査に専門知識を要する製品の輸入者情報を1カ所に集め各産業に特化した通関審査が行うことによって迅速に輸入審査を実施するとされる。C-TPATや輸入自己審査(ISA)に参加している企業は、CEEパートナーシップ企業とされ、迅速に輸入審査が施されるという。今後、農産物・加工食品、鉄鋼・機械類、消費者製品、産業・製造材料、布・衣類、履物を含めた9カ所のCEEの設置が予定されている。</li> <li>・2014年7月9日、米国CBCは輸出分野でC-TPATに参加するための資格およびセキュリティ要件を発表した。</li> </ul> <p><b>(改善)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2009年6月26日、日本の財務省関税局と米国の税関国境保護局は、セキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された貿易関連事業者を認定し、通関を円滑化する両国のAEO(Authorized Economic Operator)制度を相互に承認することで合意に達し、相互承認取り決めへの署名を行った。</li> </ul> <p>米国との相互承認取り決めの主な内容:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①米国関税当局は、輸入貨物の審査・検査の際、当該貨物がわが国のAEO企業による輸出貨物である場合には、その資格をリスク評価に反映させる。</li> <li>②両国税関当局は、自国のAEO制度に関して相手国企業を審査する場合に、当該企業が相手国のAEO企業であるときは、その資格を受け入れるなど。</li> </ul>		

※經由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	建機工 日機輸  建産協	(12)	船積み 24 時間前 カーゴマニフェスト 提出規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>船積み 24 時間前カーゴマニフェスト提出規制により、出荷から船積みまでのリードタイムが他国より伸びてしまい、輸出遅延リスク増。</li> <li>米国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。</li> </ul> <p><b>【事例】</b> 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。</p> <p>①24 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</p> <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>24 時間ルールの緩和。</li> <li>優良企業への優遇策導入。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船積み 24 時間ルール</li> <li>2002 年通商法セクション 343 (Section 343, Trade Act of 2002)</li> <li>米国関税規則 (19 CFR Parts 4,12,18,101,103,113,122,123,141,143,149,178,192)</li> <li>Importer Security Filing “10+2”, US Customs and BP</li> <li>Advanced Manifest System (通称 24 時間ルール)</li> <li>10+2 ルール</li> </ul>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2003 年 12 月 5 日、2002 年通商法事前申告ファイナル・ルール発表予定。</li> <li>日本側の対応は次の通り。 <ul style="list-style-type: none"> <li>2002 年 9 月、日本機械輸出組合より 24 時間ルールに対するパブリックコメント提出。</li> <li>2002 年 11 月以来、日米規制改革イニシアティブ WG、日米次官級会合等の日米協議の場において、一連のテロ対策が貿易阻害要因とならないよう、事前申告ルールの適用の緩和や免除の制度の検討を要望。</li> <li>2003 年 8 月、日本政府は 2002 年通商法事前申告ルールに対するパブリックコメントを提出。また、日本機械輸出組合、日本経団連、日本自動車工業会、日本商工会議所の経済団体もそれぞれパブリックコメントを提出。</li> </ul> </li> <li>日本政府は、2003 年 11 月 5 日開催された日米投資イニシアティブ WG で、船積み前 24 時間前貨物情報提出ルール義務付けによる企業負担増と C-TPAT 参加企業への措置の柔軟な対応を要請した。</li> <li>2003 年 11 月 20 日、国土安全保障省税関・国境保護局 (CBP) は、2002 年通商法事前申告のファイナルルール案を発表して議会に報告した。</li> <li>2004 年 6 月、日米間の「規制改革及び競争政策イニシアティブ」に関する日米首脳への第 3 回報告書に、「税関国境保護局は、C-TPAT のメンバーが、このプログラムがもたらす利益を現実を得ることを確保するための作業を続ける」と明記されている。</li> <li>日米規制改革等イニシアティブ第 6 回報告書において、米国は、貨物情報の事前電子提出による貨物検査に関するリスク方式は国際的認知されたベストプラクティスになりつつあると認識。米国政府は、リードタイム短縮努力への悪影響を懸念し貨物情報の事前電子提出の規制緩和に関する日本政府の要望に留意し、引き続き安全対策と効率的な流通の両立を高めるために努力し、より広範な国際貨物輸送に係る要件の国際的な均一性を高めるため、国際海事機関や世界税関機構といった機関を通じて国際社会との協働を継続していくと表明。</li> <li>2008 年 1 月 2 日、米国国土安全保障省 (CBP) は、マニフェストに記載されていない情報 (製造者名、パン詰めの場所等) を船積み 24 時間前までに提出することを米国の輸出者に義務付ける“10+2”ルール草案を公表し、コメントを募集した。既に実施されている 24 時間ルールでは、船会社は貨物マニフェスト情報を船積み 24 時間前までに CBP に提出することとなっているが、10+2 ルールでは、マニフェストの提出に加えて、新たに米国の輸出者に 10 項目、船会社に 2 項目を船積み 24 時間前までに提出することを義務付ける内容となっている。コストとリードタイムの増加の懸念などから、本草案に対し NAM や ICC、AAEI のみならず、日本政府や EU、WCO、日本機械輸出組合、日本自動車工業会など内外から約 200 に上るコメントが寄せられた。</li> <li>2008 年 7 月 17 日、全米製造者協会 (NAM)、全米輸出入者協会 (AAEI) などの米国産業界 40 団体は、連邦議会に対し 10+2 ルールに関し、事前のパイロットプログラムの実施を要請する書簡を提出した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>24 時間ルールの緩和。</li> </ul>	

※經由団体:各個社の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p>・2008年11月25日、米国国土安全保障省税関国境整備局(CBP)は、「10+2」ルールの暫定・最終規則(Interim Final Rule)を発表した。施行日は2009年1月26日であるが、施行日から1年間は罰則を科さない準備期間が設定されている。この暫定・最終規則への意見書募集に対して、内外から約60の意見書が寄せられ、規制の見直しや施行運用期間の延期などが求められた。</p> <p>・「2009年日米投資イニシアティブ報告書」において、米国側からCBPはこの規則案の公表以降、民間から寄せられた様々な意見に基づき、同規則案を大幅に改正した。改正された規則案にはデータ項目の提出に関して大幅に柔軟性を付与していること、12ヶ月間の遵守猶予期間を設けること、規則について利害関係者から更なるコメントを受け付けることとしたことが挙げられた。</p> <p>日本側は、①現時点でこのプログラムを採用している日本企業はごくわずかであること、②日本は米国に対し、現在のISF規制の完全実施の予定期日である2010年1月26日より遅らせること、③多くの企業、特に中小企業にとっては船積の24時間前までに船荷証券(B/L)番号をCBPに提出することが不可能であるため、B/L番号の提出期限に柔軟性を与えることを要請した。また、④現在の世界的経済不況の下では、多くの企業にとって期限を守ることが困難であると強く主張した。さらに、⑤米国政府に対し、この新たな規則案についてフィードバックする機会を多く確保するよう要請した。</p> <p>・2009年7月17日、CBPは、2009年1月26日から実施(試行運用)している10+2ルールの暫定最終規則に違反した場合の損害賠償の算定と軽減についてガイドラインを発表した</p> <p>・2010年1月26日から10+2ルールが本格実施に移行した。同ルールは、未申告や申告ミスに対して原則5,000米ドルの罰金適用を定めているが、税関国境保護局(CBP)は、2010年第一四半期、第2四半期については、申告内容の誤り、申告遅延等の違反についても罰金を課すことはしない、また、輸出港での不積みメッセージ(DNLメッセージ)の発信のアクションは取られないと米国業界関係者に周知した。2010年10月現在、罰金、DoNotload命令等は出されていない。</p> <p>・2011年3月、日米経済調和对話において日本側関心事項として、相互に承認した認定事業者制度を考慮し、輸出手続の円滑化のための24時間ルール及び10+2ルールの緩和について議論することが提示された。</p> <p>・2012年3月30日、米国国土安全保障省税関・国境警備局(CBP)は、航空貨物の積み込み前スクリーニング・パイロット戦略計画(ACAS: Air Cargo Advance Screening)を同省のウェブサイトで公表した。このパイロット・プログラムは、航空貨物を取り扱う関連企業が、航空貨物のデータを事前にCBP及びTSA(運輸保安局)に送付することを内容とするもの。</p> <p>・2012年10月24日、米税関・国境保護局(CBP)は、航空貨物の事前スクリーニング(ACAS)のパイロット・プログラムを正式に開始すると連邦官報に公示した。</p> <p>・米国国土安全保障省運輸保安局(TSA)は、米国向け旅客便搭載貨物に対する100%スクリーニング義務付けを2012年12月3日から実施予定。これへの対応として、日本の国土交通省は、新たな「特定荷主(Known Shipper=KS)/ 特定フォワードャー(Regulated Agent=RA 制度(KS/RA 制度)を2012年10月15日から実施。新KSと認定された荷主は、米国指示に基づく輸出貨物の100%スクリーニング検査を自社施設で行うことができる。</p> <p>・2012年3月30日、日本において関税定率法等の一部を改正する法律が国会で可決され、「出航前報告制度」が導入された。2014年3月から運用を開始。本制度では、船舶の運航者等が我が国に入国しようとする船舶に積み込まれた海上コンテナ貨物に係る積荷情報を原則としてコンテナ貨物の船積み港を船舶が出航する24時間前までに電子的に税関へ報告することを義務付けている。</p> <p>・上海税関は、2014年6月28日以降、上海港に入港する直行本船(トランシップ貨物は対象外)に対して、出港24時間前申告制度を正式に実施する旨通達した。</p>		
	フル工 日機輸  日機輸 日機輸	(13)	米国のTPP離脱問題・NAFTA再交渉問題	<p>・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。</p> <p>・米国は、2017年8月にNAFTA協定の再交渉を要求、最近6回目の交渉を完了。オープンなNAFTA市場を希望。</p> <p>・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。</p> <p>・NAFTA交渉により原産地規則の厳格化のリスク。</p>	<p>・TPPに関する情報の発信。</p> <p>・ホワイトハウス、議会、州知事と交渉し、NAFTAが実現可能な貿易協定であることを確実にする。</p> <p>・米州域内における日本企業のビジネス環境が大きく損なわれることが無いようにしてほしい。</p>	<p>・TPP</p> <p>・ホワイトハウス</p> <p>・議会声明</p>

※經由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	フル工 自動車部品			<p>・NAFTA 見直しにより米国コンテンツ率の導入、自動車部品の原産地比率現行 62.5%からの引き上げ等が検討されている。実現した場合、メキシコ及びカナダから米国に輸入する際今後関税が掛かる可能性あり。結果、どの国で投資・生産すべきか判断できない状況。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2017年3月28日、USTR 代表代行は、トランプ米大統領の NAFTA 再交渉開始意図の通知及び米政権の交渉目的に関する草案を議会に送付した。草案には、物品貿易、税制措置、原産地規則、政府調達、セーフガード・メカニズム、紛争解決等を交渉目的案に盛り込まれている。2015年 TPA 法(貿易促進権限法)により、トランプ政権は当該通知及び交渉目的の最終版を再交渉開始の 90 日前までに議会に提出することが必要。</p> <p>・2017年5月18日、USTR は、トランプ米大統領の NAFTA(北米自由貿易協定)再交渉の意向を議会に正式通知した。NAFTA 近代化に関するメキシコ及びカナダとの交渉を 8月16日以降に開始する可能性。</p> <p>・2018年1月23日、NAFTA(北米自由貿易協定)再交渉第6回会合(於:カナダ・モントリオール)が開催した。交渉当事国間の対立の少ない「近代化」に関する分野では合意間近になったが、対立の多い問題では自動車の原産地規則等で議論に踏み込むも依然隔たりがある。米国の一方的な NAFTA の離脱可能性は当面遠のくも、再交渉は長期化の様相。メキシコ大統領選(2018年7月)あるいは米議会中間選挙(2018年11月)の後か、さらには 2019年以降まで延長される公算大。</p> <p>・2018年8月27日、NAFTA(北米自由貿易協定)再交渉、米国とメキシコの二国間で仮の原則合意に至る。</p> <p>・2018年9月30日、米国、カナダ、メキシコ、北米自由貿易協定(NAFTA)に代わる新たな三カ国間貿易協定「米国・メキシコ・カナダ協定(USMCA)」で合意。早ければ、2015年 TPA 法「超党派議会貿易優先事項・説明責任法(大統領貿易促進権限)」のスケジュールに基づき米大統領の署名が可能となる 2018年11月29日又はその直後に署名の見込み。</p> <p>・2018年9月30日、米国・メキシコ・カナダ協定(USMCA)、自動車原産地規則が大幅変更。完成車及び自動車部品の域内原産割合(RVC)を段階的に引き上げ。</p> <p><b>【完成車 RVC 要件】</b>  (乗用車・軽トラックにつき、2020年1月～2023年1月までの3年間で現行の62.5%から75%に、大型トラックにつき、2020年1月～2027年1月までの7年間で現行の62.5%から70%に)。  完成車については、時給16ドル以上の労働者による「生産割合」(LVC)を新たに導入(RVC75%のうち、乗用車40%・軽トラック45%)。</p> <p><b>【自動車部品 RVC 要件】</b>  乗用車・軽トラックにつき、基幹部品75%、主要部品70%、補完部品65%及び大型トラックにつき、主要部品70%、補完部品60%</p> <p>・2020年7月1日、米国・メキシコ・カナダ協定(USMCA)が発効。原産地規則に関する詳細なルールに関しては、CBP が7月1日付けの官報で公表した。( <a href="https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2020-07-01/pdf/2020-13865.pdf">https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2020-07-01/pdf/2020-13865.pdf</a> )</p>	<p>・政権が代わりトランプの方針によりルールが変更されないようお願いしたい。</p>	
日機輸	(14)	WTO ルールの遵守	<p>・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、また米国国内の混乱を危惧する。</p>	<p>・国際協調的な貿易政策への回帰を願う。</p>		
自動車部品	(15)	特殊鋼に対するアンチダンピング税課税の懸念	<p>・特殊鋼の調達に関し、すでにアジア、欧州の一部輸入製品に対し AD が適用されているが、現時点では日本製は除外されているものの AD 適用について調査されている。また、Sec232 などの追加関税も検討されているが、これらが適用されると、収益を圧迫する。現調化を試みているものの、発注数量の制約、製品品質の差により、客先承認をとるのが難しい現状がある。</p>	<p>・政府間交渉でのダンピング課税回避。</p>		
日機輸	(16)	開発途上国から輸入時の GSP(一般特惠関税)制度適用	<p>・GSP 申請(輸入関税 0%適用)のためには米国当局に対し、輸入額の 35%を開発途上国にて生産したことを立証する必要があるが、要求書類の中には開示困難な情報も要求されている。また、GSP 申請のためには、一旦標準税率に戻して輸入再申告する必要あり、立証に失敗すると通常低減税率より高い税率が適用されるリスクがあり。(60%以上の申請が証明に失敗しているとの情報あり)</p>	<p>・提出書類と手続きの簡素化。</p>	<p>・一般特惠関税制度 (Generalized System of Preferences: GSP)</p>	

※經由団体:各団体の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日機輸	(17)	規制緩和と過剰規制	・新政権の諸外国に対しての規制。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、より完全で均一なコンプライアンス徹底および混乱回避の共通ルールに調和する必要あり。	・様々な米国政府機関にて
	日機輸 フル工 自動車部品	(18)	米国の TPP 離脱、TTIP 交渉停止、KORUS 再交渉	・2017 年米国は TPP を離脱したが、最近トランプ大統領は、条件次第では交渉に戻ることに関心がある旨示唆。TTIP(US-EU)は交渉停止。KORUS(米国-韓国)は現在、米国の要請により改正中。 ・環太平洋連携協定(TPP)交渉が成立すれば、日本からの KD に関税が掛からなくなりコストが安くなる予定だった。	・貿易の自由化と市場開放を主張。  ・現在の取引条件が悪化しないよう改善頂きたい。	・ホワイトハウス ・議会声明
				(参考) ・2017 年 1 月 23 日、トランプ米大統領は、USTR に対し米国の TPP 離脱を指示。今後の通商政策は二国間(バイ)交渉に方針転換。  (対応) ・2018 年 3 月 28 日、トランプ米大統領は、米韓自由貿易協定(KORUS FTA)の再交渉が妥結したことを正式に表明。 ・2018 年 9 月 24 日、トランプ大統領と韓国の文在寅大統領は米韓自由貿易協定(米韓 FTA、通称 KORUS)の改訂協定にニューヨークで署名した。 自動車分野の合意事項: 米国側のトラック関税(25%)の撤廃期限を 2021 年から 2041 年に変更、米国の自動車安全基準(FMVSS)を満たす車についてはメーカーごとに年間 5 万台まで韓国の安全基準を満たすものとして韓国に輸出できるようにすること等。		
	日鉄連  日機輸	(19)	鉄鋼・アルミ製品輸入に対する通商拡大法 232 条調査	・2017 年 4 月 19 日、鉄鋼輸入が米国の安全保障に及ぼす影響について、1962 年通商拡大法 232 条に基づき、商務省が職権で調査を開始。 輸入が国家の安全保障を脅かすと商務長官が認定した場合、大統領は 90 日以内に商務長官の認定に同意するか否か、輸入の調整を行うか否かを決定する。大統領の決定については、決定日から 30 日以内に理由を付した報告書を議会に提出する。 2018 年 3 月 23 日、大統領が輸入の調整を行うと決定した場合、決定日から 15 日以内に輸入の調整を実施する。輸入調整措置開始。 ・トランプ大統領は、国家安全保障を対象とする条項の下で、輸入された鉄鋼およびアルミニウムに対する関税およびその他の保護を適用することを検討。	・措置撤廃。  ・日本や他国からの輸入に影響を及ぼし、中国とのより大きな貿易戦争を引き起こす可能性あり。	・ホワイトハウス ・議会声明
				(対応) ・2017 年 4 月 19 日、米商務長官は、輸入鉄鋼製品に対する(1962 年通商拡大法)232 条調査を開始した。米大統領は、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。 ・2017 年 4 月 24 日、米商務省は、輸入鉄鋼製品に対する 232 条調査(鉄鋼輸入の国家安全保障調査)開始にあたり書面による意見公募を実施(提出期限:2017 年 5 月 31 日)し、公聴会を 5 月 24 日に開催へ(公述意見の提出期限:5 月 17 日)。 ・2017 年 4 月 26 日、米商務省は、輸入アルミニウムに対する 232 条調査(アルミ輸入の国家安全保障調査)開始。 ・2018 年 2 月 16 日、米商務省は、輸入鉄鋼製品及びアルミニウムに対する 232 条調査(国家安全保障調査)報告書を公表した。米商務長官は鉄鋼・アルミ輸入品が「米国の安全保障を損なう脅威」と結論し、輸入調整措置を米大統領に勧告。判断期限は鉄鋼調査が 2018 年 4 月 11 日、アルミ調査が 4 月 19 日まで、大統領が決定へ。 ・2018 年 3 月 8 日、トランプ米大統領は、鉄鋼及びアルミニウムに関する 1962 年通商拡大法第 232 条に基づく輸入調整措置を実施する大統領布告に署名した。鉄鋼・アルミ輸入品が米国の国家安全保障を阻害するおそれがあるとして、鉄鋼に 25%、アルミに 10%の上乗せ関税を賦課へ(2018 年 3 月 23 日より適用)。カナダとメキシコについては当面は適用除外。		

※經由団体:各団体の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p>・2018年3月19日、米商務省産業安全保障局(BIS)は、1962年通商拡大法232条に基づく鉄鋼・アルミ輸入調整の対象品目につき適用除外手続きを規定する暫定最終規則を公布(2018年3月19日発効)。米国内の利害関係者による製品別除外申請を3月19日から受け付け(見直し期間は最長で約90日)。暫定最終規則に関する意見募集も実施中(意見提出期限:2018年5月18日まで)。</p> <p>・2018年3月22日、トランプ米大統領は、鉄鋼及びアルミニウムに関する1962年通商拡大法第232条に基づく輸入調整措置の2018年3月23日の発動前に対象からオーストラリア・アルゼンチン・ブラジル・EU・韓国を暫定的に適用除外する大統領布告に署名した。</p> <p>2018年5月1日まで上乗せ関税を猶予する一方、米国の安全保障上の脅威への満足のいく代替手段について適用除外外国と引き続き協議。鉄鋼・アルミの世界的な過剰生産能力の根本原因に対処する削減策をめぐる協議の状況に基づき、除外を継続するかどうか決定へ。</p> <p>・2018年4月30日、トランプ米大統領は、鉄鋼及びアルミニウムに関する1962年通商拡大法第232条に基づく輸入制限の暫定適用除外(7カ国・地域を除外した2018年5月1日までの関税猶予措置)を延長する大統領布告に署名した。</p> <p>－カナダ・EU・メキシコからの鉄鋼及びアルミニウム輸入につき、2018年6月1日午前0時1分まで延長。</p> <p>－オーストラリア・アルゼンチン・ブラジルからの鉄鋼及びアルミニウム輸入につき、米国の安全保障上の脅威への満足のいく代替手段で基本合意、合意の詳細がまとまるまで恒久的に延長。</p> <p>－韓国からの鉄鋼輸入に限り、米国の安全保障上の脅威への満足のいく代替手段として「鉄鋼関税割当」を実施することで合意(韓国からの輸入を2015年～2017年間の平均年間輸入量の70%相当の枠に制限)。</p> <p>・2018年5月31日、トランプ米大統領は、鉄鋼及びアルミニウムに関する1962年通商拡大法第232条に基づく輸入制限を修正する大統領布告に署名した。カナダ・メキシコ・EUに対する適用除外を延長せず(米東部時間6月1日午前0時1分に期限切れ)、2018年6月1日より鉄鋼に25%・アルミに10%の関税を上乗せ。</p> <p>・2018年5月31日、1962年通商拡大法第232条に基づく関税措置への米国の貿易相手諸国の対応(対抗措置・WTO提訴):日本は対米対抗措置を用意、2018年5月18日にWTOセーフガード協定に基づき譲許停止措置をWTO物品理事会に通報。</p> <p>・2018年9月6日、米商務省産業安全保障局(BIS)は、1962年通商拡大法232条に基づく鉄鋼・アルミ追加関税の製品別適用除外手続きを改正する暫定最終規則を公布(2018年9月11日発効)。適用除外申請及び除外申請却下に対する反論・再反論の提出要件を改定。</p> <p>・2019年3月4日、米商務省は、輸入スポンジチタンに対する232条調査(国家安全保障調査)を開始。</p> <p>・2019年5月17日、米国、カナダ・メキシコと1962年通商拡大法232条に基づく鉄鋼・アルミ関税の撤廃で合意した。カナダとメキシコも米産品に課している報復関税を取り下げ。</p> <p>・2019年6月10日、米商務省産業安全保障局(BIS)は、1962年通商拡大法232条に基づく鉄鋼・アルミ追加関税適用除外オンライン申請のための「232条適用除外ポータル」を新設する暫定最終規則を公布(2019年6月13日より受付開始、現行システムに取って代わる)。</p> <p>・2019年11月15日、米国際貿易裁判所(裁判官3名による合議体)は、対トルコ232条鉄鋼関税をめぐる訴訟で暫定的な見解。関税率の2倍への引き上げは違憲(232条規定違反)、米政府による訴え却下申立てを棄却。232条に基づく是正措置(関税引上げ等)を発動する大統領権限を抑制する可能性探る。</p> <p>・2020年1月24日、トランプ米大統領は、232条鉄鋼・アルミ追加関税の対象範囲を鉄鋼・アルミ「デリバティブ(派生)」製品へ拡大する大統領布告を公表。鉄鋼デリバティブ製品(鉄鋼製のくぎ、びょう、自動車部品等)に25%、アルミデリバティブ製品(アルミ製のより線、ケーブル、自動車部品等)に10%の追加関税を2020年2月8日より賦課へ。</p> <p>－鉄鋼デリバティブ製品の国別適用除外:アルゼンチン、オーストラリア、ブラジル、カナダ、メキシコ、韓国</p> <p>－アルミデリバティブ製品の国別適用除外:アルゼンチン、オーストラリア、カナダ、メキシコ</p> <p>・2020年2月28日、米国連邦巡回控訴裁判所(CAFC)は、AIIS(米輸入鉄鋼協会と加盟2社)による1962年米通商拡大法232条の違憲提訴を却下(米国際通商裁判所の裁定を支持)。AIIS、最高裁に上告へ。</p> <p>※AIISは、232条が立法権委任禁止法理(non-delegation doctrine)に抵触するとして、文面上違憲を主張していた。</p>		

※經由団体:各団体の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日鉄連	(20)	バード修正条項	<p>・2000年10月、アンチダンピング税及び相殺関税により米国政府が得た税収を、ダンピング又は補助金提訴を支持した国内業者等に対して分配することを義務づける米国内法。</p> <p>2003年にWTO協定違反が確定し、2006年に同条項が廃止されたが、経過措置規定により、2007年10月1日以前に通関された製品の輸入から徴収した税については、現在でも分配が続いている。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・不正貿易報告書を受けた経済産業省の取組方針(2018年6月18日公表)</p> <p>バード修正条項に基づく通関済物品からのAD課税及び相殺関税収入の米企業向け分配について、2016年10月1日付のCBP(米国税関・国境保護局)の公表データに拠れば、今後、米国政府がバード修正条項に基づき分配する可能性のある原資は3.7億円程度(推計)と僅少。また、国際分業が進展する中、報復関税賦課は競争力の回復よりもコスト増につながりかねないなど、近時の関係国内産業の状況等を総合的に勘案し、2016米国財政年度における同条項に基づく米国による分配に対しては、報復関税を課さないこととしていることなどを踏まえ、本措置については、2018年版取組方針には掲載しないこととした。</p> <p><b>(改善)</b></p> <p>・日本はWTO紛争解決手続に付託:米国1930関税法改正条項(バード修正条項)(DS217)</p> <p>－2000年12月、協議要請。</p> <p>－2001年9月、パネル設置。</p> <p>－2003年1月、上級委報告書採択;結論として、我が国の主張容認。</p> <p>－2017年、米国はバード修正条項に基づくAD/CVD税の分配停止。</p>	<p>・WTO協定の遵守(徴収したアンチダンピング税及び相殺関税の分配停止)。</p>	
	日機輸 日機輸	(21)	太陽発電パネル・セルの輸入制限	<p>・2018年2月7日より国内で製造される太陽発電パネルメーカー保護の為に太陽発電パネル・セルにセーフガードを発動。(2018年:30%、2021年まで毎年5%引き下げ)免除要求の余地あり。</p> <p>・トランプ大統領は、国内生産者を保護するための201条措置の一環として、30%の新しい関税を太陽電池に適用。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2017年4月26日、結晶シリコン太陽電池(CSPV)セル・モジュールに関する米通商法201条提訴。米国内CSPV業界代表(Suniva社)、米国際貿易委員会(ITC)にセーフガード発動を申請。</p> <p>・2017年10月31日、米国際貿易委員会(ITC)は、結晶シリコン太陽電池(CSPV)の輸入に対するセーフガード調査で救済措置勧告を発表した。CSPVセルに対する輸入関税割当、CSPVモジュールに対する輸入追加関税、CSPV製品に対する輸入数量制限(何れも4年間)等を米大統領に勧告。11月13日に損害認定・救済勧告等を盛り込んだ報告書を米大統領に提出済み、2018年1月12日までに大統領が勧告実施の有無あるいは代替措置を決定へ。</p> <p>・2018年1月、トランプ大統領は、セーフガード確定措置の発動を決定。太陽電池に関する措置は、太陽電池セル・モジュールの輸入に対し4年間(2018年2月・2022年2月)従価税(1年ごと30%→25%→20%→15%)を賦課するもの(ただし、セルの輸入についてのみ、毎年2.5ギガワット分の関税割当(無税)が提供されている)。(「2018年版不正貿易報告書」より)</p> <p>・2018年1月23日、トランプ米大統領は、大型家庭用洗濯機及び結晶シリコン太陽電池(CSPV)セル・モジュールに対するグローバル・セーフガード発動を承認、大統領布告に署名した。</p> <p>2018年2月7日午前12時01分(東部標準時)以降、米国に輸入された物品(保税倉庫から国内消費用に引き出されるものを含む)に対しセーフガード措置適用へ。</p> <p>・2018年2月14日、USTRは、結晶シリコン太陽電池(CSPV)セル・モジュールに対するセーフガード措置の適用除外要請を受け付け(提出期限:2018年3月16日米国東部標準時間午後11時59分)。特定製品につき適用除外品目の検討へ。</p>	<p>・経済産業省からの免除要求を実施。</p> <p>・影響を最小限に抑えるため特定の製品に対する免除を求める</p>	<p>・USTR</p>

※經由団体:各団体の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>2018年9月19日、USTRは、結晶シリコン太陽電池(CSPV)セル・モジュールに対するセーフガード措置の適用除外品目を公表。</li> <li>2018年9月19日午前0時1分(米東部時間)以降、特定製品を除外。</li> </ul>			
12	為替管理		電線工 日機輸	(1) 急激な為替変動	<ul style="list-style-type: none"> <li>為替による購入コスト上昇による、価格競争力の低下。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>為替安定化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>年度の為替レート平均を予算や予測値へ反映</li> </ul>
			日機輸	(2) 日本のが替操作批判	<ul style="list-style-type: none"> <li>米大統領は、日本の貿易黒字は円のが替操作によるものと言及。ただし、当面は為替操作国の認定は見送る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国の政策に対して、日本の金融政策を実証。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国財務省</li> </ul>
14	税制		日機輸  自動部品	(1) 新日米租税条約発効の遅れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>2013年1月に両国政府が新日米租税条約(日米租税条約改定議定書/両国間の投資・経済交流を一層促進する等の観点から、利子等の投資所得に対する源泉地国課税の更なる軽減等が織り込まれている)に署名するも、未だ米国議会の承認が得られず、発効していない。</li> <li>改定日米租税条約において、利子・配当の源泉税率にかかる減免の拡大、相互協議手続きにおける仲裁制度導入等、納税者に有益な規定が置かれている。</li> <li>2013年1月、改正議定書が日米間で取り交わされ、同年6月に日本の国会承認がなされている。が、米国上院で批准がなされていないことから現在も、改定条約の効力が発効していない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新日米租税条約の早期発効。</li> <li>米国国内手続きが進捗し、改定条約の効力が発効するように働きかけていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日米租税条約</li> <li>日米租税条約第11条</li> <li>改定日米租税条約</li> </ul>
			自動部品	(2) 非効率な税務調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>IRS等、官公庁業務の効率化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>税法、他</li> </ul>
			日機輸  日機輸	(3) 国境調整税の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関連情報の提供。</li> <li>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。</li> </ul>	

※經由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				(対応) ・2017年7月27日、トランプ政権幹部および共和党首脳(ライアン下院議長、マコネル上院院内総務、ムニューチン財務長官、コーン経済担当大統領補佐官、ハッチ上院租税委員会長、ブレイディ下院歳入委員会長)は、税制改革に関する共同声明を発表。国境調整は断念。		
	日機輸	(4)	支払利息損金算入の規制強化	・米国子会社の外国関係会社からの借入金が資本とみなされ、借入金にかかる支払い利息の損金算入が否認される。また、一定規模の企業グループ内の借入に関する「適宜文書化」の義務が、借入認定のために新たに要求される。 ・米国税制改正法では、2022年以降の支払利息の損金算入制限を強化し、EBITDA×30%を損金算入限度になることとされている。	・税制の緩和または撤廃して頂きたい。  ・2022年以降についても、国際的な規制と調和的に、EBITDA×30%を損金算入限度額として頂きたい。	・米国連邦税法 ・内国歳入法 IRC385 条
	日機輸					
	建産協	(5)	税源侵食税(Beat)導入の懸念	・税制改革の中で税源侵食税(Beat)が導入されることで、対象会社となった場合、グループ会社(50%超の資本関係)からのロイヤルティ、機械購入、エンジニアリングフィーなどフローを見直す必要の可能性がある。 (例えば、グループ会社からの機械装置一括購入ではなく、第三者へ直接支払いなど)		
	日機輸	(6)	国外関連者への支払いに対する過度な税負担	・米国税制改正法では、Base Erosion and Anti-Abuse Tax(税源侵食・租税回避防止税)が導入され、米国法人の国外関連者への一定の支払いについて、課税所得計算から控除せずに調整課税所得を算出し、BEAT 税率を乗じたミニマム・タックスを支払うことが必要となる。	・通常必要となるロイヤルティ支払い等に対しても課税する結果となることから、制度の撤回もしくは、BEAT 税額の計算において外国税額控除の適用を許容して頂きたい。	・米国連邦税法 Section 59A
	自動部品	(7)	183日未満の短期滞在者免税(183日ルール)	・国境を越えたビジネスの進展に伴い、人の移動もボーダーレスなものとなっている。その中で、183日以上1年未満の海外滞在が年々増えてきており、所得税の2重課税問題が頻発している。	・183日という基準の見直しを図るよう世界各国に働きかけていただきたい。	
16	雇用					
	JEITA 電線工 日機輸	(1)	ビザ取得・更新手続きの規制強化	・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。 Eビザの場合は日本に限られている。その他のビザ(Lビザなど)の場合は、例外的に近隣のカナダ、メキシコでも手続きが可能なようだが、基本的には母国で手続きを行うのが原則となっているため、日本への一時帰国が必要。 新規ビザ取得は問題なし。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。 →問題が生じるのが、出向期間が長い場合のみなので、クローズアップされにくい。	・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。	・米国移民法 ・US-VISIT プログラム ・H1B Visa ・E-1 E-2 Visa ・DS-160
	自動部品			・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。	・H-1B Visaの発給枠の拡大をお願いしたい。	
	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。	・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。	

※經由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日機輸  JTA  自動部品			<p>・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を行わなければならない。</p> <p>・現地にてOPT保有の新卒者の採用行い、H-1B VISAの申請を行うが、一時審査の通過確率が約30%とかなり厳しくなっている。VISA申請は4月に行い一次審査は通過しても、書類審査の内容吟味もかなり厳しくなり、翌年の1月を過ぎても大使館や領事館での面談日時の連絡もなく、OPTの期限が切れてしまう事例も発生。</p> <p>現地での新卒者の採用にかなりのリスクを伴うようになり、日本から駐在員の派遣以外に安定した雇用が出来難くなっている。</p> <p>・H-1Bビザの年間発行枠に上限があるため、日本国籍を有し米国の大学を卒業した新人を採用(OPTにて)しても、ビザ取得が認められず、OPT満了(約1年)後には解雇せざるを得ないという事態が生じている。特に同じ大卒新人でも、技術系と比較して、事務系にはビザ発給が認められないケースが多いように感じられる。</p> <p><b>(参考)</b></p> <p>・H-1B Fiscal Year (FY) 2019 Cap Season (USCIS) (<a href="https://www.uscis.gov/working-united-states/temporary-workers/h-1b-specialty-occupations-and-fashion-models/h-1b-fiscal-year-fy-2019-cap-season">https://www.uscis.gov/working-united-states/temporary-workers/h-1b-specialty-occupations-and-fashion-models/h-1b-fiscal-year-fy-2019-cap-season</a>)</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・日米規制緩和対話において、H-1Bビザ発給総枠の相当な拡大、発給手続の標準処理期間を設定し、公表すること等を要請。</p> <p>・2000年10月3日上下両院は、高技能外国人技術者へのH-1Bビザ発給枠を拡大する法案を可決した。同ビザ枠は、今後3年間、現在の11.5%から19.5%へと拡大され、ビザは最長6年間有効である。別法により、移民帰化局の手続完了を待たずに労働者は、新しい勤め先で勤務し始めることが可能となり、外国人労働者のハイテク関連の企業間移動を促進することとなる。</p> <p>・日米投資イニシアティブ2003年報告書において、米国政府の言及として、日本人のビジネス関係者はビザ更新手続をワシントンDCの国務省本省、在加、在墨米国大使館・領事館、在京米国大使館で更新申請でき、在京米国大使館では手続要員の増強がなされ、また緊急の対応を要する場合柔軟な申請受理期間および更新手続期間が提供できると回答している。</p> <p>・2003年7月3日、在日米国大使館は、嘆願ベースのビザ申請時の面接を免除することと引き換えに、ほとんどの非移民ビザについての面接制度を導入したが、一方、2003年8月以降、Lビザ(企業内転勤者用)とH-1Bビザ(特殊技能者用)の新規の申請者およびその家族については面接を免除することになった。Eビザで派遣される駐在員とJビザで派遣される企業研修生面接が必要。</p> <p>・2003年7月7日、米務省は、ビザ申請者に対する面接の実施に関する規則改正案を発表し、8月1日以降、一部を除くすべての米国ビザ申請者は、米国大使館(東京)又は総領事館(大阪、那覇)において面接を義務付けた。</p> <p>・2003年9月、日本政府(経済産業省)は、米国政府に対して、ビザの早期発給が可能となるよう面接人員の拡充、面接待ちの者に対する十分な配慮、WEBでの予約システムの構築、面接実施場所の拡大、Fビザ以外にも対象除外ビザの拡大、面接実施日の拡大などの要請を行った。</p> <p>・2004年1月15日から空路、海路の入国手続で「US-VISITプログラム」が導入され、従来のビザ、パスポートの審査に加え、指紋と顔デジタル写真による生体識別情報の採取、要注意人物リストとの照合、データベースへの登録、出国時での登録データとの照合が新たに行われることになった。US-VISITプログラムは、2004年9月30日にその適用対象が拡大された結果、現在では、ビザを持って入国する者のみならず、短期観光客等ビザを免除されている入国者も含む原則全ての米国入国者が、米国入国時に指紋情報読み取りと顔写真撮影が行われている。</p> <p>・2004年6月、日米間の「規制改革及び競争政策イニシアティブ」に関する日米首脳への第3回報告書に、「米国政府は日本と北米における査証手続を改善するための多くの措置を講じてきた」と、「国土安全保障省OCISは、滞在許可証延長申請手続を改善する方法を検討しており、非移民査証保持者による滞在許可期間延長申請の処理にかかる時間が短縮されるよう努力を継続すると明記された。</p>	<p>・就労ビザの更新につき、米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。</p> <p>・VISAの発給枠の拡大。</p> <p>・通年でのVISA申請対応。</p> <p>・H-1Bビザの発給枠の拡大。</p>	

※經由団体:各団体の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・2004年7月、国務省は米国内での郵送によるビザ・スタンプ更新申請受付を停止した。</li> <li>・2004年7月から、「公用(A)ビザ又は国際機関(G)ビザの申請者」及び「80歳以上又は13歳以下の申請者」を除くすべてのビザ申請者には、面接及び指紋情報の読み取りが義務付けられ、新たに専門職(H-1b)及び企業内転勤(L)ビザ申請者、日本又は米国籍航空機の乗務員(D)ビザ申請者、ビザ更新希望者、14歳～16歳及び60歳～79歳の申請者の面接が必要になった。</li> <li>・2004年7月16日から、これまで行われていた「米国国務省へのパスポート郵送によるビザ更新手続」が中止された結果、ビザ更新希望者は、いずれかの形でいったん米国外に出て米国在外公館で更新手続(面接と生体情報読み取りを含む)をとらなければならない。</li> <li>・2004年10月26日以降、米国政府は、機械読み取り式でない旅券を所持している外国人が米国へ入国(通過を含む)する場合、短期滞在目的であっても入国前にビザを取得することを求めている。</li> <li>・今回国務省での更新が出来なくなるビザは、通過(C)、商用(E)、一般労働者(H)、報道関係者(I)、企業内転勤(L)、専門家(O)、文化・芸能専門家(P)。</li> <li>・今後のビザ更新手続として、現在米国に滞在中であり、今後ビザ更新を希望される者については、(a)大前提として、いったん日本に帰国して、日本に所在する米国在外公館で申請するか、その代替として(b)隣国(カナダ又はメキシコ)に赴いて隣国所在の米国在外公館(インターネットによる面接予約システムを導入済み)において申請する、との選択肢を示している。</li> <li>・2005年12月、日米規制改革及び競争政策イニシアティブの対米要望事項として、日本政府は、米国政府に対し、 <ul style="list-style-type: none"> <li>①国務省によるビザ更新手続の再開、</li> <li>②投資・貿易(E)ビザとの第三国での更新を認める、</li> <li>③ビザ更新に要する時間を短縮し、ビザ申請から交付までに要する期間を明確化、</li> <li>④札幌、名古屋、福岡の各米国領事館における面接及び生体情報読み取り措置の実施、</li> <li>⑤5年間有効の就労ビザを発給する、</li> <li>⑥一定の管理職経験年数等Eビザの発給要件の緩和又は運用の柔軟化、</li> <li>⑦H1-bビザの年間発給枠の再拡大、</li> <li>⑧H及びLビザの取得に関する規制強化を目的とした法案(H.R.3322、H.R.3648等)の成立阻止を求めた。さらに</li> <li>⑨非機械読み取り式旅券所持者に対するビザ免除措置の停止に関し、改善を求めた。</li> </ul> </li> <li>・2007年4月、08年度(07年10月～08年9月)のH-1Bビザ申請開始初日で発給枠上限を超えたため、4月4日以降の修士枠を除きH-1Bビザ申請受理を停止した。</li> <li>・2007年日米投資イニシアティブにおいて、日本政府は米国政府に対してビザの速やかな発行と更新を要請し、また、近隣第三国でのEビザの更新手続の検討状況の報告を要請した。</li> <li>・2008年6月3日、国土安全保障省(DHS: Department of Homeland Security)は、ビザが免除されている短期の商用や観光目的で渡米する日本を含む27カ国の渡航者に対して、2009年1月中旬よりウェブサイトを通じた渡航者情報の登録と事前承認を義務付けると発表し、8月1日から試験導入を開始することとなった。</li> <li>・上院のダービン議員(民主党)とグラスレー議員(共和党)がH-1Bビザ・L-1ビザ改正法案を議会に提出した。</li> <li>・2009年1月12日以降、米国政府「ビザ免除プログラム」参加国からの短期渡航者に対し、電子渡航認証システム(ESTA)を通じた渡航認証の取得を義務付けた。</li> <li>・「2009年日米投資イニシアティブ報告書(2009年7月)」において、米国側は、H-1Bビザの有効期間とその年間発給数は米国連邦議会により管理されている。H-1B非移民ビザは、法によって滞在期間が最長6年に制限されている。2008年10月から始まった今年度の発給許可数はまだ上限に達していないため、H-1Bビザは現在も取得可能である。米国政府は、米国での就労資格を認められる日本のIT労働者その他の一時的労働者の増員に、日本が関心を持っていることを認識している。しかしながら、一時的労働者のビザ要件の変更及びH-1Bビザの年間上限数の増加を実施する場合は、法制定が必要になる。」と回答している。</li> <li>・2011年5月9日、米国政府は、不必要なpaper workを減らすためExecutive Order 13563により、各省庁が今後2年間で見直すルール候補リストの一として国務省規則の米国内で現在労働ビザの更新手続ができないという問題に関しパブリックコメントを求めた。(the Department of State's "Regulatory Review under EO 13563 - Department of State Preliminary Plan" (DOS-2011-0079))</li> </ul>		

※經由団体:各団体の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p>・2011年3月、日米経済調和対話において日本側関心事項として、米国経済における活発な日本企業の活動の維持発展のため、米国内でのすべてのビザ更新手続きの再開や貿易・投資駐在員(E)ビザの第三国でのビザ更新手続きを開始することが提示された。</p> <p><b>(改善)</b></p> <p>・東京の米国大使館と大阪の米国総領事部の査証部で3ヶ月先までの面接についてインターネット予約制度を採用し、そのいずれでも申請可能とした。また、両審査部での人員の配置増を行った。</p> <p>・カナダやメキシコの米国大使館や領事館においても査証更新を申請でき、インターネットで面接予約できる。</p> <p>・国務省は、現在、査証カテゴリーHとLにおいて、一定の日本国民に対して査証を免除している。</p> <p>・2007年日米投資イニシアティブ報告書において、米国は、更新手続きに際しての生体情報の収集は法的要件であり、ビザ当局は米国内でビザ申請者から生体情報を収集することは技術的に不可能である旨を説明。在日米国大使館は、3カ月先まで予約が可能なオンラインビザ予約システムを維持することで渡航ニーズに応えていると説明した。</p> <p>また、日米規制改革等イニシアティブ第6回報告書において、米国国務省は、今夏に試験的に導入する予定のオンラインでのビザ申請手続き等を通じて、投資・貿易(E)ビザの申請手続きを迅速化し、より多くの交換において第三国の国民からの更新申請を受け付けることを可能とする方法を探究していると表明した。</p> <p>・2007年日米投資イニシアティブ報告書において、米国は、更新手続きに際しての生体情報の収集は法的要件であり、ビザ当局は米国内でビザ申請者から生体情報を収集することは技術的に不可能である旨を説明。在日米国大使館は、3カ月先まで予約が可能なオンラインビザ予約システムを維持することで渡航ニーズに応えていると説明した。</p> <p>また、日米規制改革等イニシアティブ第6回報告書において、米国国務省は、今夏に試験的に導入する予定のオンラインでのビザ申請手続き等を通じて、投資・貿易(E)ビザの申請手続きを迅速化し、より多くの交換において第三国の国民からの更新申請を受け付けることを可能とする方法を探究していると表明した。</p> <p>さらに、米国政府は、日本政府の要請を受けて、昨年4月から在札幌米国総領事館で、また本年5月から在福岡米国領事館で限定的にビザ申請手続きを開始したと表明した。また、米国政府は、ビザの資格を認められた日本人のほとんどがビザ申請手続きの開始から1週間以内にビザを取得しているとしている。</p>		
	日鉄連	(2)	ビザなし渡航に関する規制強化	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・ビザ免除プログラム</p> <p>・テロリスト渡航防止法</p>
	自動部品 日機輸  JTA	(3)	ビザ有効期間の不足	<p>・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。</p> <p>・I-94記録が最終入国日から2年間であり、駐在員及びその家族の取得ビザ(E1等)期間よりも短い場合がみられることから、米国・カナダ・メキシコ外に出国する必要がある。</p> <p><b>(対応)</b></p> <p>・2011年3月、日米経済調和対話において日本側関心事項として、米国の企業内転勤(L)ビザの有効期間を延長及び短期就労(H)ビザの弾力的運用することが提示された。</p>	<p>・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。</p> <p>・滞在可能期間をビザ、もしくはパスポート有効期限の短い方まで延長して頂きたい。</p>	<p>・査証制度の運用</p> <p>・移民法</p>
	自動部品 電線工	(4)	ビザ審査基準の不均一	<p>・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。</p>	<p>・審査基準の不均一の是正が必要と考える。</p> <p>・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。</p>	

※經由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	自動部品	(5)	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。	・Prevailing Wage の金額の低減。	・米国移民法
	日機輸	(6)	入国審査手続の恣意性	・入国審査官の対応に誤りや不適切なものが見受けられる。当社の場合を限ってみても、実際に以下のようなケースが発生している。 ①明らかに間違った日付(過去の日付など)が I-94 に記入される。 ②パスポートの有効期限までしか滞在許可が与えられない。 ③E ビザにも拘らず、ビザの有効期限までしか滞在許可が与えられない。 ④家族揃って入国したにも拘らず、I-94 の日付が違っている。 ⑤記入された日付の数字が非常に読みづらい(中には、DMV で免許の申請を行った際に受け付けられなかったケースも有り) ⑥誤ったビザの種別が I-94 に記入される。 ⑦間違っていることを指摘すると、嫌がらせなのか長時間ブースで足止めを受ける。未だに多発している。極端に言えば、入国審査官が違えば法律が変わるという感じで、日本人には到底受け入れ難い。	・何れも訂正は企業側の負担で行なわれなければならないことから、個々の審査官に対する教育や仕組みの見直しをお願いしたい。	・米国移民法
	日機輸	(7)	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
	電線工	(8)	外国人転入者の運転免許取得期限の不合理	・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。  (対応) ・2011年3月、日米経済対話において日本側関心事項として、頻繁な運転免許更新による負担軽減のため、在米駐在員への運転免許の有効期間延長することが提示された。	・「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欲しい。	・ジョージア州道路交通法 ・California Driver Handbook-General Residents 条項 ・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なようであり、査証在留者にも同様の取扱いを希望する。	

※經由団体:各団体の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
	自動部品	(10)	パスポート期限に合わせた I-94 発行	例えば E ビザの場合、入国時に 2 年間有効の I-94 が発行されるが、パスポートの有効期限が 2 年以内に切れる場合は、パスポートの有効期限に合わせて I-94 の期限を設定されてしまう。 パスポートの更新は期限が 1 年未満になってからしか手続きできないことから、I-94 がパスポートの期限に合わせて発行されると、パスポート更新後に改めて I-94 更新手続きしなければならないが、米国にいながらの I-94 更新手続きは煩雑で、多くはその時点で I-94 更新だけの出国&再入国が求められる。	パスポートの有効期限にとられない I-94 の有効期限の設定。	米国移民法	
	自動部品	(11)	人材確保の困難	エンジニアや保全技術者といったスキルや知識を持った人材の確保が非常に難しくなっている。教育体制などを改善しているが、1 社だけで出来ることは限られており、中々良い人材が育たない。近隣地域企業間での現地人材の奪い合いのような状況である。	地域でのトレーニングセンター設立等での教育期間の充実など。		
	自動部品	(12)	非効率と思われる採用活動	米国では、年齢による差別禁止法があることから、応募者の履歴書に年齢の記載は無く、(口外できないが)欲しいと思う年齢層の候補者を探すのに非効率な状況となっている。(年齢の記載が無い書類で人物像を推定するのは困難。)	年齢による差別禁止法の部分的緩和。	年齢による差別禁止法	
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。 特に対応外国案件の特許庁(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。 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。	外国特許庁の引例に関しては、出願人を介せずに出願人同士で情報交換する仕組み(ドシエシステム)を利用することで、出願人が重要な情報を開示する際の文書の提出を不要として欲しい。 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。	米国連邦規則第 37 巻規則 1.56(a)(1)
	JEITA	日機輸	(2)	不明確な外国出願・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。	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。	
	JEITA	日機輸	(3)	不明確な第一国出願義務の法令規定	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が、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、多数国間にまたがる研究開発活動が必要とされる今日、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。	第一国出願義務の緩和撤廃、又は法令条文の明確な規定をお願いしたい。 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。	
	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。	このような宣誓書の提出は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	

※經由団体:各団体の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
	日機輸	(5)	特許権の国際消尽	・ <u>Impression Products, Inc. v. Lexmark International, Inc.</u> 最高裁判決によって、従前の判例が覆され、米国においては特許の国際消尽が認められることとなった。これにより、米国に拠点を有し、または米国特許権を保有する企業にとっては十分な保護を受けられないおそれが生じている。	・無条件に国際消尽を認めている国は他にほとんどないこともあり、国際消尽の撤廃または一定の条件付けをするような法制度を求めたい。	・ <u>Impression Products, Inc. v. Lexmark International, Inc.</u> 最高裁判決	
	日機輸	(6)	営業機密の情報開示要求	・ワシントン州が、消費者製品の修理(電池交換等を含む)について、純正メーカーによる囲い込みを防止するため、第三者修理業者/消費者に純正メーカーの修理拠点と同等の修理に関する情報の開示を要請し、修理しにくい設計を禁止する法律を制定中。営業機密の保護への配慮と純正メーカーによる設計の自由を過度に制限するような運用はやめてほしい。	・法執行のモニター、行き過ぎの場合の政府からの抗議。	・ <u>Fair Repair Act</u>	
	日機輸	(7)	負荷が大きいデジタルアクセスコードの提出	・2017年10月より優先権証明手続きについてJPOとUSPTOの二庁間PDXの利用からデジタルアクセスコードの提出に変更された。アクセスコードの管理や提出の負荷が大きく、負担となっている。	・グローバルドシエの利用や、二庁間PDXの手続きを復活するなど出願人による証明手続きが不要な仕組みを希望する。	・ <u>WIPO DAS agreement established on April 20, 2009.</u>	
19	工業規格、基準安全認証	自動部品 日機輸	(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。	・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
		建産協	(2)	頻繁な新規化学物質規制の改正	・当社では、シーリングや現場仕上げ塗料等、化学品を輸出するケースがあるが、新規化学物質規制の改定が頻繁に行われる為、タイムリーな対応に苦慮している。	・化学物質に関する規制情報をアップデートし、周知願いたい。	・ <u>TSCA</u>
22	環境問題・廃棄物処理問題	JEITA 日機輸	(1)	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。	・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	(2)	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(フタル酸ジイソノニル)という塩ビ樹脂の汎用可塑剤が発がん性としてリストに収録され、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が当局のリスト収録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。	・リスト収録時点で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。	・プロポジション65 <a href="https://oehha.ca.gov/proposition-65">https://oehha.ca.gov/proposition-65</a>
<p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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) <a href="https://oehha.ca.gov/proposition-65/law/proposition-65-law-and-regulations">https://oehha.ca.gov/proposition-65/law/proposition-65-law-and-regulations</a> <a href="https://www.p65warnings.ca.gov/">https://www.p65warnings.ca.gov/</a></li> </ul>							

※經由団体:各団体の意見がどの団体を経由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p>・2013年12月にDINPがリストに追加  <a href="http://oehha.ca.gov/prop65/CRNR_notices/list_changes/122013P65list.html">http://oehha.ca.gov/prop65/CRNR_notices/list_changes/122013P65list.html</a>            ・§25602(d)  <a href="https://oehha.ca.gov/proposition-65/crnr/notice-adoption-article-6-clear-and-reasonable-warnings">https://oehha.ca.gov/proposition-65/crnr/notice-adoption-article-6-clear-and-reasonable-warnings</a>  <a href="https://oehha.ca.gov/media/downloads/crnr/side-sidearticle6090116.pdf">https://oehha.ca.gov/media/downloads/crnr/side-sidearticle6090116.pdf</a></p> <p>(対応)            ・2016年8月30日、「プロポジション65」施行規則§25601(明確な妥当な警告 Clear and Reasonable Warnings)等の警告表示に関する条項の改正が告示され、2018年8月30日から施行へ。</p>		
	日機輸	(3)	連邦法と州法との規制内容の不一致	<p>・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>	<p>・共通規制にして頂きたい。</p>	<p>・CA州TITLE 20 APPLIANCE EFFICIENCY REGULATIONS / DOE Energy Conservation Standards for Battery Chargers</p>
	日機輸	(4)	連邦法と州法による複合木材のホルムアルデヒドの認証強化、費用負担増	<p>・カリフォルニア州には、2008年に発効になった <b>Toxic Air Contaminant Identification and Control Act of 1983</b>(有害大気汚染物質の同定及び管理法)があり、CARB(カリフォルニア大気局)による認証(又は第三者認証機関による認証)が必要とされてきた。これは、認証継続のために年間数百万円の費用(試験料等)が必要という非常に厳しい規制である。            一方、2017年にアメリカ連邦法として <b>Formaldehyde Standards for Composite Wood Products Act of 2010</b>(複合木材のホルムアルデヒド基準法)が発効になり、EPA(米国環境保護庁)による認証(又は第三者認証機関による認証)が必要とされることとなった。現在は移行期間中だが2019年3月より強化される。            つまり、米国に販売する場合、実質的にはカリフォルニア州法と連邦法の双方の認証を取得しなければいけないという状況になっており、合板(MDF、Particle Board 含む)の製造メーカーには非常に重いコスト負担となっている。            なお、カリフォルニア州法と連邦法は実質的にまったく同じ基準となっており、移行期間である現在はCARBによる認証を取得していれば、自動的にEPA認証も取得していると見做される。しかし、2019年3月以降はEPAによる認証が必須とされているので、実際に合板メーカーはEPA認証の取得を開始している。それらの合板メーカーによれば、CARB認証に追加で半額近くの金額が必要とのこと。つまり、実質的に、ホルムアルデヒド認証の費用が1.5倍になったと言える。            直接的には合板メーカーの問題だが、この規則のため、合板を購入する際の障壁になっており、費用増(さらに手間暇も必要)のため認証を取りたがらない合板メーカーも現れており、弊社の材料調達上の問題点となっている状況。</p>	<p>・EPAによる認証が開始した以上、カリフォルニア州は「EPAによる認証を以て、CARB認証を取得していると見做される」という状況(現在の移行期間と逆の構図)にして頂き、速やかにこの二重認証が必要な状況を解消して頂きたい。EPAによる認証だけで良ければ、従来のCARBと同じであり、「現状維持」となるので合板メーカーの理解も得られると考える。</p>	<p>・カリフォルニア州法: <b>Toxic Air Contaminant Identification and Control Act of 1983</b>(有害大気汚染物質の同定及び管理法)            ・Airborne Toxic Control Measure to Reduce Formaldehyde Emissions from Composite Wood Products(複合木製品からのホルムアルデヒド放散を削減するための空気中の有害物質制御規則) California Code of Regulations sections 93120-93120.12,title 17            ・連邦法: <b>Formaldehyde Standards for Composite Wood Products Act of 2010</b>(複合木材のホルムアルデヒド基準法)(USC Title 15,Chapter 53·Toxic Substances Control, Subchapter VI)</p>

※經由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
	日機輸			<ul style="list-style-type: none"> <li>2016年7月に発効されたカリフォルニア州で既に施行されている CARB 規則と、TSCA の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、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 の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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formaldehyde Standards for Composite Wood Products(複合木材のホルムアルデヒド基準)(40 CFR part 770)</li> </ul>	
	日機輸	(5)	環境規制の不透明	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境規制の施策の詳細情報(実施時期・実施内容など)が不透明である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関連情報の提供。</li> </ul>		
	日機輸	(6)	難燃剤の含有禁止規則	<ul style="list-style-type: none"> <li>子ども用製品や布・革張り製品中への全ての難燃剤の含有を禁止する規則。対象難燃剤を特定せず、人体に有害と証明されていない物質も含めて全て禁止することは、産業界の負担を増大させ、競争力の低下を招くだけである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制すべき難燃剤物質(CAS 番号)とその根拠(有害性と人体への暴露量に基づくリスク評価結果)を明確にしていきたい。</li> <li>また暴露リスクのない製品(消費者の手の届かない内部部品等)を免除対象にしていきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロンビア特別区 Law Number L21-0108</li> <li>メイン州 H.P.138 L.D.182</li> <li>カリフォルニア州サンフランシスコ市条例 Chapter28</li> </ul>	
23	諸制度・慣行・非能率な行政手続	自動部品	(1)	ABTC 制度の未参加	<ul style="list-style-type: none"> <li>APEC ビジネストラベルカード(ABTC)の制度への参加を非参加国に呼び掛けていただきたい。特に短期滞在でもその国への入国にビザが必要な国においては、有用な制度である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>非参加国への参加交渉をして頂きたい。</li> </ul>	
24	法制度の未整備、突然の変更	日機輸	(1)	突然の税制改正・輸入規制変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>2017 年末に大規模な税制改正が実施され、影響の把握などが間に合わない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>制度導入までの期間にもう少し余裕を持たせて欲しい。</li> </ul>	
		日機輸	(2)	法規制変更による審査遅延	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>審査期間(90日)内での審査。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国 TSCA(有害物質規制法)改正法(2016.6.22 発効)</li> </ul>
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"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>WTO 政府調達協定に整合的な運用。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バイアメリカン(米国製造部品調達義務):連邦法</li> <li>41 U.S.C. S10a-10d</li> <li>Federal Acquisition Regulation(FAR) Part25 &amp; DFARS 225.1 (Supplies) and DFARS 225.2(Construction)</li> <li>2009 年米国復興・再投資法</li> </ul>

※經由団体:各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。



区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
				<p>・2009年2月17日、オバマ大統領は景気対策法と称される2009年米国復興・再投資法(the American Recovery and Reinvestment Act of 2009:H.R.1)に署名した。この法律に、同法により適格又は利用可能となる資金を用いて実施される公共建造物の建設、改築、メンテナンス、修復のプロジェクトに用いられる鉄鋼及び製造物品は米国製(連邦調達規則が適用される場合、ローカルコンテンツ50%以上)であることを義務付ける「バイアメリカン条項」が盛り込まれた。</p> <p>このバイアメリカン条項には、①公共の利益に反する場合、②米国において十分かつ合理的に入手可能な量及び満足いく質で以て製造されない鉄鋼及び製造品を含む場合、③米国で製造された鉄鋼及び製造品を含むことで総事業コストが25%以上増加する場合の3つの適用例外が設けられており、そのいずれかに該当する場合には、上記米国製品購入義務は適用されない。但し、かかる適用撤回にはその決定を行う関係連邦省庁・機関の長は撤回理由を詳細に書面で連邦官報に公示することとしている。</p> <p>同法はまた、バイアメリカン条項はWTO政府調達協定やFTAなどの「国際協定に基づく米国の義務と整合する方法で適用される」ことになると規定しており、WTO政府調達協定加盟国、FTA締結国、USTRが指定するLDCを適用除外とする運用を原則としている。</p> <p>・日本政府は、2009年2月及び5月のWTO政府調達委員会において同法の運用を注視していく旨表明するとともに、同年春、日米規制改革イニシアティブにおいて、政府調達における内外無差別の原則の徹底や、本件を含む保護主義的措置の見直しについて指摘。</p> <p>・2010年2月5日、米国・カナダ両国政府は、①カナダ企業を米国復興・再投資法のバイアメリカン条項の適用対象とすること、②WTOのGPAに基づき州レベルの政府調達を相互に永久的に開放することで合意した。さらに2月16日に米国とカナダが締結した二国間政府調達協定が発効したのに対応して、米国はWTOのGPAの付属書を修正してカナダ企業に対して37州の政府調達への参入規制を緩和するとともに、州政府実施の7プログラムへのバイアメリカン条項の適用除外とする。</p> <p>・2014年4月6日改正政府調達協定が発効した。米国は、連邦政府の10機関を新たに国際調達の対象に加えた。</p> <p>・2016年2月4日、TPP協定(TPP12)が署名され、TPPの政府調達で、米国はテネシー川流域開発公社、ボンネビル電力公社などが新たに開放対象としている。</p>		
	日機輸	(2)	国防調達における外国製品排除	<p>・米国政府調達規則上の要求に基づくフローダウンにより、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、国内のサプライヤの中には対応が困難な企業も存在しうる。</p>	<p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>・Buy-American Act</p> <p>・Berry Amendment</p> <p>・RDP-MOU</p> <p>・QA Service MOU (RDP-MOU Annex)</p>
	日機輸	(3)	防衛装備品輸出に対するQuality Assurance(QA)の日本現地での実施	<p>・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。</p> <p>問題点としてRDP-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。</p>	<p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>・Buy-American Act,</p> <p>・Berry Amendment</p> <p>・RDP-MOU</p> <p>・QA Service MOU (RDP-MOU Annex)</p>
	日機輸	(4)	規則の未整備、政府調達	<p>・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。</p>	<p>・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。</p>	<p>・DFARS 252.204-7012</p> <p>・NIST SP800-171</p>

※經由団体:各団体の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	意見元	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
	日機輸	(5)	偽造(偽装)電子部品対策要求	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"> <li>基準の明確化。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国防省調達規則</li> <li>連邦調達規則</li> </ul>
	日機輸	(6)	国産化要請 政府調達	米国政府調達規則上の要求に基づくフローダウンにより、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、国内のサプライヤの中には対応が困難な企業も存在する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Buy-American Act</li> <li>Berry Amendment</li> <li>RDP-MOU</li> <li>QA Service MOU (RDP-MOU Annex)</li> </ul>
26	その他	(1)	ストライキによる港湾機能停止のリスク	<p>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。</p> <p>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。</p> <p><b>(対応)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西海岸の港湾労使交渉は、交渉開始の 2014 年 5 月から 9 ヶ月を要し長期化した。とくに 2014 年 11 月には米国最大級のロサンゼルス港とロングビーチ港で労働者がストライキに踏み切り、陸揚げされたコンテナ数は大きく落ち込んだ。</li> <li>日本海事センターの検証では、2015 年 2 月時点ロサンゼルス港での本船所要時間は前年同月の 146 時間 (約 6 日) 増し、ロングビーチ港では 108 時間 (約 4 日半) 増しとスケジュールの大幅な遅れが発生した。</li> <li>2015 年 2 月 21 日、港湾労働者で構成する国際港湾倉庫労働組合 (ILWU) と海運会社などを代表する太平洋海事協会 (PMA) が、労働協約で暫定合意に至った。</li> <li>暫定合意後、労使交渉の終了に伴い港湾機能が正常化に向けて動き出し、輸入コンテナ数は増加した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑の改善を米国政府に要望する。</li> <li>ストライキ等の事象に左右されない信頼の おける港湾機能の確保。</li> </ul>	
	日機輸	(2)	駐在員子女の教育環境	オースティンは IT 企業を始め多くの企業が拠点を置き、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障されていない。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ねない。現在も進展なし。(2018 年 1 月時点)	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たい。	