

南アフリカにおける問題点と要望

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
1 外資参入規制	日機輪	(1)	外資参入規制	<p>・南アフリカの鉱業憲章では、鉱山会社に対し、「(現時点でFY23には)鉱山機材の調達に係る総支出の最低70%は、南アフリカ製品とする」ことを求めている。</p> <p>この南アフリカ製品の基準は、鉱山機材のコストの内、輸入材料を除いた南アフリカ調達品コストが60%以上であることであり、南アフリカに生産工場を構えるBELL社を除き輸入製品に頼っている当社を含むOEM各社にとって実質的に不可能。OEM各社はOEMフォーラムを結成し、当局へ反対意見を表明する等制度の見直しを求めている。</p> <p>・2021年1月、南アフリカに生産工場を構えるBELL社は、南アフリカ当局(ITAC)に対して自国産業の保護を理由として車両総重量50t以上のオフロードトラックに対し輸入関税10%賦課を申請している。南ア当局は主要OEMや国内外顧客からの反対意見を受けて本提案を却下済み。</p> <p>2021年8月、BELL社は、車両総重量50t以上のADT(=当社HM300・400が相当)を対象を絞り再申請を実施した。</p> <p>2021年12月現在、南ア政府当局(ITAC)よりBELL社が申請した「輸入ADTに対する10%関税賦課申請へのパブリックコメント募集」が公示された段階ではあるが、地場企業優位のルールが認められないか懸念あり。</p>	<p>・地場企業優位のルールを設定されないようにして頂きたい。</p> <p>・地場企業優位のルールを設定されないようにして頂きたい。</p>	・鉱山憲章 (Mining Charter)
	日機輪	(2)	調達におけるブラック・エコノミック・エンパワメント	<p>・政府系だけでなく大手民間企業も、ブラック・エコノミック・エンパワメント(BEE: Broad Based Black Economic Empowerment)レベルの高い企業に限った調達を行うため、参入が困難。</p> <p>(継続)</p> <p>・ブラック・エコノミック・エンパワメント(BEE: Broad Based Black Economic Empowerment)の項目の中でも得点比率の高い項目(計29点)として、遵守企業からの優先調達(PROCUREMENT)があるが、顧客によって仕入先が決まる為、達成が困難。主要仕入れ先がBEE低レベル企業の為、副資材や機械のスペアパーツを余分にBEE高レベル企業から購入する等の余計なコストが発生。</p>	<p>・BEE制度の見直し。</p> <p>・特定産業に対しての不可抗力項目は緩和措置を希望。特に外国企業は他項目含めて達成困難な目標が多い為、全体的な評価見直しも併せてお願いしたい。</p>	・Broad-Based Black Economic Empowerment
2 国産化要請・現地調達率と恩典	日機輪	(1)	南ア産の政府目標による外国企業参入の困難	<p>・ローカルコンテンツを使った現地生産限定変圧器の調達について、変圧器 Class 0 (1kV~1MVA, 220V~22kV)、Class 1 (1.25~160MVA, 11~132kV)、Class 2 (40~315MVA)の調達は、南ア組立品に限られる上、部品の南ア産の政府目標はClass 0から順に90%、70%、70%。部品を輸入した上での現地生産もできず、外国企業の参入が困難。</p> <p>(継続)</p>	・制度規制の緩和を検討して欲しい。	・The revised Preferential Procurement Policy Framework Act (PPFA)
9 輸出入規制・関税・通関規制	日機輪	(1)	高輸入関税	<p>・輸入品についてTV25%、AC15%、冷蔵庫25%と高率の関税が課されている(国内組立製品、EU製は一部免除)。</p> <p>更にExcise Duty 物品税も追加で負荷される。一方、洗濯機(1タブ仕様)、ビューティー商品などは無税。</p> <p>明確な基準と高関税是正のロードマップが不透明。</p> <p>(変更)</p>	・南アフリカ消費者の生活向上と経済活性化のために、電器製品の関税率の見直しをし、公正な競争ができるレベルの関税率を設定してほしい。	

*経由団体: 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	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
9	日機輸			<p>・現地生産自動車用部品の関税(20%)と完成車関税(25%)とで大差無し。部品関税オフセットのスキームあるが、長期安定的な現地生産の事業競争力を担保しにくい。 環境政策を打ち出すも、電動車および現地生産電動車用部品に対する関税ベネフィットが無い。 (内容、要望ともに変更)</p>	<p>・輸入完成車と、現地生産車用の部品関税の差を広げて欲しい。 ・現地生産車用部品の中でも、電動化するための部品は無税にして欲しい。</p>	
	日鉄連	(2)	輸入関税引き上げ	<p>・2015年9月25日、HS7210.41、7210.49、7210.61、7210.70、7210.90、7212.30、7212.40、7225.99 freeから10%に調整関税引き上げ。 2015年12月4日、HS73.03、73.05、73.06 free及び10%から15%に調整関税引き上げ。 2015年12月18日、HS7213.91、7214.20、7227.90、7228.30、7228.60の調整関税がfreeから10%へ引き上げ。 2016年2月12日、半製品、厚板、冷延等に対する調整関税が、freeから10%に引き上げ。 2016年6月10日、一部熱延製品に対する調整関税がfreeから10%に引き上げ。 2016年6月24日、棒鋼、線材等に対する調整関税がfreeから10%に引き上げ。 2021年10月26日、継目無鋼管類(HS7304.19.90、7304.23.90、7304.29.90、7304.39.35)の調整。新たにHSコードを設置し、freeおよび10%から15%に引き上げ。 (変更)</p>	<p>・関税率の引き下げ。</p>	<p>・DEPARTMENT OF ECONOMIC DEVELOPMENT NOTICE 1007 OF 2015</p>
	日鉄連	(3)	セーフガード措置	<p>・2016年3月24日、熱延鋼板類のセーフガード調査を開始。 2016年7月22日、クロの仮決定ながらも、暫定措置無し。 2017年1月19日、重要事実の開示において、輸入の急増・損害・因果関係を認定するも、公共利益の観点から措置発動せずとの結論。 2017年4月27日、南アフリカ政府がITACによるセーフガード最終決定をWTO通達。 2017年8月11日、南アフリカ政府がセーフガード税率を公示(1年目:12%、2年目:10%、3年目:8%)。 2020年7月24日、措置延長調査(第1回)を行う旨、公示。 2020年8月7日、2021年8月10日まで8%のセーフガード税賦課を延長実施する旨官報公示。 2021年8月10日、セーフガード課税が終了。 2021年11月、11月時点でセーフガード措置終了に関する正式なアナウンスはないものの、法的に本セーフガード措置は終了しているとの弁護士見解有。 2021年12月17日、貿易産業競争省が調査機関の決定を取り下げ、調査終了を公示。 (変更、要望削除)</p>		

※経由団体: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	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
9	時計協 時計協	(4)	輸入許可	<ul style="list-style-type: none"> ・ワニ革の時計バンドを輸出する際には、日本でワシントン条約(CITES)に基づく輸出許可を取る必要があるのに加え、更に輸入業者が輸入許可を取る必要があり、時間と手間がかかる。 (継続) ・ATAカルネを使ったサンプルの場合にはそのつどの輸出・輸入許可が必要である。 (変更) 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出側の許可だけで輸入できるようにして欲しい。 ・ATAカルネを使ったサンプルの場合にはそのつどの輸出・輸入許可を不要にして欲しい。 	・ワシントン条約	
12	為替管理	自動部品	(1)	急激な為替変動	<ul style="list-style-type: none"> ・為替変動幅が大きく、為替変動による為替差損のリスクが常にあり、長期的には現地通貨も安くなっている。投資した資金の利回りは低くなり、採算を確保するための課題が数多くある。 (継続) 	<ul style="list-style-type: none"> ・中央銀行による為替水準の管理。 	
13	金融	日商 日商	(1)	対外送金の事前認可義務	<ul style="list-style-type: none"> ・在南ア日本企業が南ア国外の金融機関から資金の借入を行う場合、借入実行前に南アフリカ準備銀行の認可が必要となる為、契約手続きに時間を要する。 ・在南ア日本企業が南ア国外の金融機関から借り入れたローンの元本返済送金に際して、送金の都度、南アフリカ準備銀行への事前申請が必要となる為、送金手続きに時間を要する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・対外借入に対する南アフリカ準備銀行の認可制度を廃止していただきたい。 ・借入元本の返済送金の都度必要となる南アフリカ準備銀行への事前申請制度を廃止していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JETROホームページ参照 https://www.jetro.go.jp/world/africa/za/trade_04.html#block4
14	税制	日機輪	(1)	二重課税	<ul style="list-style-type: none"> ・二重課税の問題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・二重課税を防止する租税条約の締結について働きかけて頂きたい。 	
15	価格規制	自動部品	(1)	資材物価の上昇	<ul style="list-style-type: none"> ・各種の資材は選択肢が少ないうえに、リードタイムが長く、価格の水準も高い。また、物資や賃料等のサービスは毎年値上がり(Inflation)するため、コスト負担の増加が顕著である。 (継続) 	<ul style="list-style-type: none"> ・金融政策の活用によるインフレ率のコントロール。 	
16	雇用	日商	(1)	スーパーバイザー派遣のビザ要件の厳格	<ul style="list-style-type: none"> ・現場で実作業をしないでスーパーバイズをする場合のみでも11.2ビザが必要。現場視察などであればビザ不要の認識なので、現場スーパーバイズを現場視察レベルのビザに合わせていただきたい。特に機械が緊急停止など起こして専門家の派遣が必要になった時など、ビザの制約により突発対応ができないことが課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビザ要件の緩和をして欲しい。 	
		日機輪	(2)	雇用手続きの煩雑	<ul style="list-style-type: none"> ・南アフリカの永住権を持たない外国人職員を雇用する場合、非常に手間のかかるプロセス(新聞に採用広告を出し、何人も面接する)を踏んだ上で、その外国人職員でないといけないことを証明ができた結果、雇用→ビザ申請に進むというプロセスが必要。 (継続) 	<ul style="list-style-type: none"> ・手続きの緩和、簡易化。 	
		自動部品	(3)	高い賃金上昇率	<ul style="list-style-type: none"> ・現場Workerは、算数等の基礎力が高くなく、病気休暇取得による休みも多い場合があり、生産性、能率も高いとは言えず、賃金も毎年上がり、結果的に直接人件費が毎年上昇している。 (継続) 	<ul style="list-style-type: none"> ・義務教育の拡充。 ・賃金上昇率の管理。 	
		自動部品	(4)	人材育成不足	<ul style="list-style-type: none"> ・現地従業員のManagerクラスから上の給与水準が比較的高い上に、能率やスキルレベルの平均も高くないため、高い間接費となっている。 (継続) 	<ul style="list-style-type: none"> ・義務教育の拡充。 ・賃金上昇率の管理。 	

※経由団体: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	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法				
16	日商	(5)	労務問題の危険性	・自社雇用の組合員との直接交渉ではなく、産業別上位団体を通しての労使交渉下にある為、交渉難航局面では同業他社の組合員による暴力行為、投石や破壊行為を受ける事があり、命の危険を感じる事がある。 労働組合の過保護による実インフレ率と乖離したベア要求等。	・構造上の問題であり、何か具体的な要望はないが、カントリーリスクとして認知して頂きたい。					
	自動部品	(6)	ブラック・エコノミック・エンパワメント達成の困難	・ブラック・エコノミック・エンパワメント(BEE: Broad Based Black Economic Empowerment)制度は、外国企業にとって達成困難な項目がある。 (内容、要望ともに変更)	・BEE制度のうち、外国企業に対する「所有権」要素の評価の見直し。	・Broad Based Black Economic Empowerment				
19	工業規格、基準安全認証	日機輸	(1)	安全規格認証取得の困難・煩雑・遅延	・輸入通関には安全規格認証(LOA: Letter Of Authority)の提示義務はないが、流通・販売には、LOAとICASAの取得が必須。 LOAを取得するために①CB Report、②EMC準拠、③Energy Efficient Reportの提出が必要。 また、一部商品では南アフリカ専用プラグ仕様が求められる。 【支障となっている課題】 ①以前は3ヶ月であった認証取得期間が、現在は6ヶ月以上を要し、商品切替サイクルが通常1年である当業界において、タイムリーな新製品導入ができない。 但し、認証取得期間は輸入者と南アフリカ認証(NRCS: National Regulator for Compulsory Specifications)との関係によって異なり、3か月以内にLOAが発行されたケースもある。 ②一方ローカル生産品に対しては1~2ヶ月程度で認可される。 ③当局によるLOA申請書類確認にすら時間が掛かっている。時に必要書類提出後、2~3ヶ月経って追加書類、訂正等を求められ、再提出後更に、認証取得待機で6ヶ月掛かることもある。 (継続)	・当局NRCSにおける承認期間短縮化(ローカル生産品と同じ1~2ヶ月)、即時提出書類確認を要望する。 ・Energy Efficiency Reportのような新規導入時には、同時にそれに対応できる人員を増員するなど、適切に対応してほしい。				
					日機輸	(2)	省エネ規制におけるIEC評価レポートの不受理	・2015年5月よりEnergy Efficiency規制発行。安全規格認証取得の際にEnergy Efficiency Report提出が義務化。 課題として、南ア規格はIEC欧州規格に準拠/連動しており、規制上にも両規格ナンバー関連性/対比がなされているにも関わらず、認証評価者によりIEC規格ナンバーに基づくレポート提出を拒否される。 (変更)	・評価担当者による評価基準のばらつきを是正すると共に、規制で認可されているIEC評価レポートの受付を徹底してほしい。	
					日機輸	(3)	不合理なEMC規制	・EMC規制について、以下の問題がある。 - 2017年4月24日にSABSのwebページにて予告なく、かつ施行日・強制日が6月1日で要求された。 - 適用までの猶予期間も適切に設定されないまま施行された。 - 認証取得のためには当局が認定する試験所が発行する試験レポートが要求される。 - 認定試験所が不十分なまま施行され、試験が実施できない、あるいは非常に長期間を必要とする。 - 発行されるCoCの有効期間は1年であり、毎年の更新が要求される。 (継続)	・規則の見直し、および施行の延期。 ・適切な移行期間の設定。 ・当局認定試験所外の第三者試験所発行のレポートの受け入れ。 ・CoC有効期間の排除。	・Modification of the South African Bureau of Standards Program on Issuance of Certificates of Compliance Related to Electromagnetic Compatibility for Manufacturers.

*経由団体: 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	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
22 環境問題・廃棄物処理問題	日機輸	(1)	二国間クレジット制度の未締結	・日系企業によるアフリカでの再エネIPP参入において、価格競争力が問題となるケースが多い。二国間クレジット制度(JCM: Joint Crediting Mechanism)が締結されることで、EPC価格の低減を図ることができ、価格競争力を高める期待を持っている(現状JCMが締結されているのはケニア及びエチオピアの二か国のみ)。	・既にJCM締結済のケニア、エチオピア以外のアフリカ各国と、JCM締結を進めて頂きたい。	
26 その他	日機輸	(1)	不明確な電力計画・インフラの未整備	・電力の安定供給は必要不可欠。製造業はさることながら、職員の基礎生活の環境としても電力供給が無いと、安定した生活をする事ができない。(継続)	・電力の安定供給。	
	自動部品	(2)	低成長続く南アフリカ経済	・南アフリカ経済は低成長(長期に渡る低いGDP)であるため、弊社の売上の伸びも期待薄である。(継続)	・確実な経済成長。 ・投資に対する魅力ある優遇策(Incentive)。 ・ポストAPDP(自動車生産開発プログラム)に向けた検討。	

※経由団体: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。