

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
1. 外資への諸規制・障壁（参入規制、撤退規制、優遇政策縮小、利益回収等）						
1	日鉄連	バイ・アメリカン方針の変更、拡張	・2019年1月31日、トランプ大統領が「Strengthening Buy-American Preference for Infrastructure Projects」という大統領令に署名。各連邦政府各機関に対し、インフラ事業に関する米国製品購入の最大化に向けた方策について大統領令署名から120日以内に大統領へ報告するよう求めている。また、各機関に対し、大統領令署名から90日以内にnew Federal financial assistance awards需給者に対して最大限の米国製品の利用を奨励するよう呼びかけている。	継続	・WTO政府調達協定に整合的な運用。	
2	日鉄連	バイ・アメリカン方針の変更、拡張	・2019年7月15日、トランプ大統領が「Maximizing Use of American-Made Goods, Products, and Materials」という米国製の製品や材料を最大限に活用する大統領令に署名した。今回の大統領令では、連邦政府機関の調達規則を監視・監督する連邦調達規則（FAR）審議会に対し、180日以内にバイ・アメリカン法の目的を最も効果的に達成するための方策を検討し、パブリックコメントを募集することを定めている。	継続	・WTO政府調達協定に整合的な運用。	
3	日鉄連	バイ・アメリカン方針の変更、拡張	・2020年9月14日、連邦調達規則（FAR）審議会は、「Maximizing Use of American-Made Goods, Products, and Materials」のバイ・アメリカン法（Buy American Act: BAA）要件を実施するための規則案を公示。この規則が採択されれば、FARパート25が改正され、BAAの対象となる最終製品に占める国内部品の割合が大幅に増加することになる。	継続		
4	日鉄連	バイ・アメリカン方針の変更、拡張	・2021年1月、バイデン大統領が政府調達規則の厳格化と、ホワイトハウスに高官ポストを新設し、規則順守に関する監視を強めるとする大統領令に署名。バイ・アメリカン政策強化のために、ホワイトハウス内の行政管理予算局（OMB）に、政府横断でバイ・アメリカン政策の実施を監督する部署と高官ポストを新設するとした。政府調達規則については、以下の二点が変更される。 ①例外適用の厳格化：各政府機関の判断に委ねていたのを、OMBの新設ポストに一元化する。例外適用を求める政府機関は事前に、OMBへ申請し承認を得なければならない。申請内容も公開される。 ②政府機関が調達する製品における国内調達比率の引き上げ：1933年バイ・アメリカン法を根拠とする連邦調達規則（FAR）25条「製品価格のうち50%を超える部分が米国で製造されている」ことが要求されていたが、その比率を引き上げる。 2022年10月、バイデン政権はバイ・アメリカン政策強化を目的とした連邦調達規則の改正に関する最終規則を発表。国内調達要求の基準比率を最終的に75%へ引き上げるとした。「国内建設素材」「国内最終製品」の認定における基準比率が、2022年10月25日から60%、2024～2028年の5年間は65%、2029年以降は75%に引き上げられる。	継続		
5	日機輸	バイ・アメリカン方針の変更、拡張	・最近、いくつかの州が新しい「バイ・アメリカン」規則を提案しており、その多くは米国産コンテンツの最低基準を50%としています。さらに、バイデン政権はエグゼクティブオーダー（EO）を発行し、一部の当社事業部が米国政府やその助成金受領者に販売することを難しくする規則の変更を求めている。このEOの実施は進行中であり、これによって以前当社が政府に商品を販売する際に依存していた柔軟な免除の制約が続いている。	継続	・個々の州の規則を把握し、具体的な定義について明確にし、新たに提案された規則や閾値に最も影響を受ける事業部を理解し、当社製品に対する公式な免除や例外を要求する。	・ Individual States ・ Congressional Statements ・ White House
6	日機輸	バイ・アメリカン政策強化	・段階的に全てのインフラ計画に使われる鉄鋼、工業製品、建材が米国で生産されていない限り、インフラ向けの連邦資金援助計画の資金を拠出しないことが明記されており、米国でのインフラ建設・再建にあたり最も優れた技術が採用される機会を制限してしまう事が懸念される。	継続	・FTA加盟国への適用の撤廃・緩和。 ・同盟国のサプライチェーンへの優遇措置の検討。	・インフラ投資雇用法に基づくバイ・アメリカン政策強化
7	製薬協	医薬品価格の過度な抑制	・2022年8月、バイデン大統領署名、発効された「The Inflation Reduction Act」では、メディケア（高齢者向け公的医療保険）の対象品目の医薬品価格に関して、政府が製薬会社と直接交渉を行い、「最大公正価格」（MFP）として合意した価格がその後適用される規則が盛り込まれた。製薬団体PhRMAや米国商工会議所、その他数社の製薬企業が政府を提訴して	継続	・本規則施行後、過度な医薬品の価格の抑制および対象医薬品の拡大を阻止頂きたい。	・2022年8月16日バイデン大統領署名 Inflation Reduction Act of 2022

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
			いる。 本規則は、最初の承認取得後、低分子医薬品が9年、バイオ医薬品が13年で適用され、新薬の研究開発戦略に大きな影響を与え、イノベーションを阻害する恐れがある。日本企業発の製品も対象となりうることから事業機会の損失にもつながる可能性がある。			
2. 輸出入規制・関税・通関規制・物流						
1	時計協	高輸入関税	・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	・輸入関税の早期撤廃を要望する。	・1930年関税法 ・米国統一関税率表
2	日機輸	ITA対象品目への関税賦課	・カメラはデジタル商品との扱いでWTO ITA協定の下、関税がほとんどの国で発生していない一方、レンズ（2.3%）はITA協定の対象品目とならず関税が賦課されている。	継続	・今後WTO ITA協定の拡大交渉での関税撤廃を要望して頂きたい。	・米国輸入関税率表
3	日機輸	タイヤに係る過重の関税	・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を拡大しマーケットの価格競争力向上に寄与したい。 上記に加えて、タイ産、韓国産、台湾産、ベトナム産タイヤに対しアンチダンピング関税、ベトナム産タイヤに対し相殺関税が課されており他のマーケットでは安価に購入が可能な廉価品タイヤについても値上げをしなくてはいけない状況にある（2021年に最終決定）。	継続	・タイヤに係る関税の削減・撤廃。	
4	時計協	輸入関税算定方法の複雑性	(対応) ・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。また、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。	継続		
5	時計協	輸入関税算定方法の複雑性	・輸入関税算定方法の複雑性： 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。 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、また、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。 (報告書原文) 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。	継続	・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。	・1930年関税法 ・米国統一関税率表
6	時計協	輸入関税算定方法の複雑性	・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/プレスレット、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。 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	継続	・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。	・Harmonized Tariff Schedule of the United States, CHAPTER 91, CLOCKS AND WATCHES AND PARTS THEREOF ・Additional U.S. Notes 4. Special Marking Requirements

※経由団体：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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
			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。			
7	自動部品	特恵関税制度 (GSP)の終了	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ MTB (Miscellaneous Tariff Bill), GSP (Generalized System of Preference)が2020年12月失効期限となり、今まで減税となっていた恩典が受けられなくなった。</li> <li>－ 現在、MTB関税軽減のための新たな請願を提出する手続きはなく、法案の一部として承認。</li> <li>－ 前回の申請で承認された主要製品の関税軽減は、MTBで年間100万ドルを超えるとの見込みであるが、政府間の意見の相違が続いているため、この法律は未可決である。</li> <li>・ GSP (タイからの部品に対する米国の関税軽減で使用される)に関する更新はなし。</li> </ul>	継続	・ 米国政府に関税軽減のためMTBとGSPを含む法案の可決を希望したい。	・ 新たな米国法案提案 (New proposed US legislation)
8	日機輸	特恵関税制度 (GSP)の終了	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 議会は現在、2020年12月に期限切れとなったGSPを見直している。当社ロジスティクスによると、インド、タイ、インドネシアからのいくつかの製品が影響を受けている。現行の提案では、当社事業者が2021年から2023年まで数百万ドルを返金し、さらに将来2年以上にわたってプログラムを延長することが提案されている。この提案が議会通过する方法や時期は不明だが、この目標を追求し続ける予定。</li> </ul>	継続	・ 同じ工場の同じ製品を低関税率で利用できるように、新しい制限を制限してGSPを復活させるよう求める。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ Congress</li> <li>・ USTR</li> <li>・ Commerce</li> </ul>
9	日機輸	特恵関税制度 (GSP)の終了	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般特恵関税制度 (GSP) が2020年末で失効。</li> </ul>	継続		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ Still waiting for this to pass through the Senate NO CHANGE</li> <li>上院を通過するかどうかを依然待っているが、状況が変わっていない。</li> </ul>
10	日機輸	アンチダンピング措置の濫用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在、一部のサイズと用途を除き、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 106.07%) に対しアンチダンピング税が課されている。</li> <li>・ 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2017年、2019年、2022年、2023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。</li> <li>・ この為、当社で取引ができない他、競争制限により、米国企業にとって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。</li> </ul>	継続	・ アンチダンピング税の撤廃。	
11	日鉄連	アンチダンピング措置の濫用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (先頭の日付は措置実施決定日、()は直近の措置延長決定日。)</li> <li>・ 2014年5月2日、ニッケルメッキ鋼板(2019年10月9日)。1度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。</li> <li>・ 2014年11月6日、無方向性電磁鋼板(2020年11月18日)。1度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。</li> <li>・ 2016年6月22日、冷延鋼板(2022年7月20日)。1度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。</li> <li>・ 2016年9月12日、熱延鋼板(2022年10月21日)。1度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。</li> <li>－ 2021年11月17日、米Steel Dynamicsがアンチダンピング調査対象である熱延鋼板がベトナムで表面処理鋼板として加工(微小変更)され輸入されることとして反迂回調査をDOCに要請。</li> <li>－ 2021年12月20日、DOCがSteel Dynamicsの要請に対して調査を行わない旨公示。</li> <li>・ 2017年5月5日、厚板(2023年1月10日)。1度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。</li> <li>・ 2017年6月16日、鉄筋用棒鋼(2023年1月13日)。1度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。</li> </ul>	変更	・ 措置撤廃。	
12	日鉄連	アンチダンピング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在、アンチダンピング措置が実施されている日本製の鉄鋼製品は以下の</li> </ul>	継続	・ 「原則5年撤廃・例外継続」を基本	・ WTO AD協定(第11.3条)

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		ング税が長期継続するサンセットレビュー	通り。 ※先頭の日付は措置実施決定日、()は直近の措置延長決定日。 ・1996年7月2日、クラッド鋼板(2018年12月6日)。4度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。 ・1998年9月15日、ステンレス線材(2022年1月28日)。4度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。 ・1999年7月7日、ステンレス薄板(2023年10月2日)、4度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。 ・2000年6月26日、大径継目無鋼管(2023年6月1日)、4度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。 ・2000年6月26日、小径継目無鋼管(2023年6月1日)、4度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。 ・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)。3度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。 ・2001年10月25日、大径溶接ラインパイプ(2019年9月13日)。3度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。 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。 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」するというものであり、5年を過ぎてもアンチダンピング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。		とするWTO AD協定の原則に従った運用の実施。	
13	日鉄連	バード修正条項	・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、ダンピングまた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国内法。 ・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。	継続	・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）。	
14	JEITA	中国産品への追加関税の賦課	・中国産品の追加関税によるコストの増加で、コストの得意先への転嫁交渉、Invoiceシステムの変更対応業務など、追加の工数がかかっている。加えて、関税を回避するため、顧客からの納入場所の変更（米国から米国外工場への直送）なども含めると、多大な労務がかかっている。	継続	・追加関税の撤廃。	
15	JEITA	中国産品への追加関税の賦課	・中国生産拠点がある場合に、中国からの輸入品に対する関税が高く設定されてしまったため、生産拠点の見直しを行う必要があった。	継続	・政治的な問題であるのですが、公正な取引ができる環境整備をお願いしたい。	
16	印刷機械	中国産品への追加関税の賦課	・米国で実施されている対中特別輸入関税(25%)により当社、中国生産製品の米国輸入価格が大幅に上昇。特別関税が一部緩和される動きはあるが、2024年も継続されており米国での販売の影響を及ぼしている。	継続		
17	電機工	中国産品への追加関税の賦課	・弊社製品に必要な中国製部品（HSコード:8538.90, 8546.20など）の輸入関税が30%近くであり、原価を上昇させている。	新規	・関税率の低減。	・1930年関税法及び米国統一関税率表
18	JEITA	中国産品への追加関税の賦課	・日系企業である弊社の中国製の部品に対して、米国輸入時に通常の輸入関税以外に、最大25%の追加関税が課せられている。 例えば、中国製フェライト磁石(8505.19)に対して、通常の4.9%に加え25%の報復関税が課されている。弊社の米国顧客に対しては中国製から日本製へ切り替えを行うなど対応をしているがコスト圧迫要因となっている。 また、これまでに適用除外が認められても、除外期間は限られており、その復活の検討は一部に限定されている。 2021年10月、米国USTRは、適用除外再開549品目を選定して、その中から適用除外再開の検討を開始したが、弊社の追加課税対象品目は入っていない。新型コロナウイルス感染拡大下でサプライチェーンが混乱する中、代替調達先が限られる米国産業に影響が出ている。	変更	・日系企業の中国製製品については報復関税の適用外としていただきたい。	・米通商法301条 ・追加関税第一弾の法令(参考) <a href="https://ustr.gov/sites/default/files/enforcement/301Investigations/FRN301.pdf">https://ustr.gov/sites/default/files/enforcement/301Investigations/FRN301.pdf</a>

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
19	時計協	中国産品への追加関税の賦課	・米国法上では時計の原産国＝Movementの原産国とみなされるが（時計の組み立てがどこで行われているにかかわらず）米国税関（CBP）は中国原産のバンドやストラップに1974年通商法第301条関税を適用すると判断して今に至っている。 この特別関税は追加関税であり、中国原産品にのみ適用されるがCBPはそれが中国原産で、ムーブメントの原産国以外の国で時計のヘッドに取り付けられている場合、301条関税の対象となる別品目として扱われると裁定しており、バンドの価値のみではあるが追加関税が課せられるため、該当品の時計の輸入価格割高、対象品の識別・報告に要する煩雑な作業が生じている。	継続	・301条特別関税の本対象時計への適用排除。 ※国際貿易裁判所において、301条特別関税の撤廃を求める訴訟が継続中であるが、その判決結果や時期については不明である。	・通商法第301条(The special tariff under section 301 of the Trade Act of 1974)
20	日機輸	中国製品への追加関税賦課	・中国製品への高額な追加関税をかけられるが、中国発のみならず、当社が輸入し日本から米国に輸出する中国製品も対象となる為、コスト増となっている。	新規	・追加関税の撤廃、せめて中国発以外の製品への見直しをお願いしたい。	・通商法301条
21	自動部品	中国産品への追加関税の賦課	・中国から米国への輸入品に対し高率の関税がかかっており、コストアップ分の費用負担協議を顧客・サプライヤーと行っているものの、自社で負担せざるを得ない状況もあり、業績の悪化要因になっている（301条）。現時点では関税除外を申請するプロセスはなし。	継続	・追加関税の緩和、撤廃。	・通商法301条、232条
22	日機輸	中国産品への追加関税の賦課	・中国製輸入タイヤに対する追加関税。 在米子会社の仕入れコスト増加、売上減少につながる可能性あり。	継続	・通商法301条に基づく追加関税適用の撤廃。	
23	日機輸	中国産品への追加関税の賦課	・2018年2月8日に実施の30%の関税は4年間で段階的に引き下げられる（25%2年目、20%3年目、15%4年目）。年間最初の2.5GWの輸入された太陽電池には関税がかからない。商務省は2023年、これらの関税を引き上げる報告書を公表したが、バイデン大統領がその引き上げた関税を凍結。トランプ氏が大統領に再選されるか、またはバイデン氏が米国の生産業者が需要を満たすために十分な太陽電池を製造できると判断した場合、その凍結は解除される可能性あり。	変更	・USTRや商務省に対し、日本企業向けの関税除外を求めるよう働きかける。 ・また、USTRや商務省に対し、割当枠の拡大を促進するよう努める。	・USTR ・White House
24	日機輸	中国産品への追加関税の賦課	・中国から米国への輸出品に対し高率の関税をかけられ、関税上昇分を自社で吸収しなくてはならないケースがある。	継続	・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欲しい。	・通商法301条
25	日機輸	中国産品への追加関税の賦課	・中国が米国の知的財産権を侵害しているとして、米国政府は、4度の追加関税賦課リストを発動し、特定の中国原産品を輸入する際、第一弾から第三弾までを対象に25%、および、第四弾（リストA）を対象に7.5%の追加関税を賦課している。	継続	・米国側で発動開始後のレビューを実施していることは認識しているが、保護貿易につながる追加関税の賦課は是正して頂きたい。	・1974年米国通商法301条
26	電機工	中国産品への追加関税の賦課	・当社製品の米国市場へ輸入する製品の名家で中国で製造、組み立ての量または役務の内容によっては、日本企業の製品であっても米国の対中追加関税の対象となるため当地における製品競争力の低下が危惧される。	新規	・製造国だけでなく、企業の本社の国籍も勘案してほしい。	・米国の通商法301条に基づく対中国追加関税
27	日機輸	中国産品への追加関税の賦課	・セクション201は、ソーラーパネルとセルに追加関税を課した（2020年2月7日から2021年2月6日まで20%）（セルは類似しているが、量的な割り当て制限がある）。	継続		
28	日機輸	中国産品への追加関税の賦課	・第301条は、中国からの特定の商品、10%または25%、およびEUからの特定の商品（25%）に追加関税を課している。	継続	・ベトナムはまだ追加されていないが、引き続き注視しておく必要がある。	
29	日機輸	中国産品への追加関税の賦課	・第301条は、中国からの特定の商品、10%または25%、およびEUからの特定の商品（25%）に追加関税を課している。	継続		
30	自動部品	通商拡大法232条の関税免除認可の不	・弊社のアメリカ工場がメキシコより輸入していた鉄鋼製品は2022年9月まで、一年間の期限付きで通商法232条の関税が免除されていた。更新の申請をしているが未だ認可が下りないため、待機期間中弊社は232関	継続	・追加関税の緩和、撤廃。 ・認可期間の短縮化。	・通商法301条、232条

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		透明・遅延	税を支払うと共に、関税の遡及請求の書類を準備。 将来的には、第232条の除外がない場合、許可されているクォータを使用して申請する予定である。			
31	日機輸	通商拡大法232条の関税免除認可の不透明・遅延	・2022年4月より鉄鋼製品（日本製）は一定数量までは関税が賦課されないTRQ（Tariff Rate Quota）制が導入されたがTRQ対象数量枠が小さく、四半期毎に数量枠が大きく変動することもある。 また、個別申請により232条関税の除外が認められた品目に関しても、TRQ枠が余っている際に到着した場合、TRQ内数としてカウント（TRQ枠を消費）されてしまう事態となっている。 なお、TRQ対象数量枠を超えると鉄鋼製品に25%の関税が課されるが、関税の影響で日本材の競争力が著しく低下。また明らかに国内業者で製造できない品目であっても除外申請が認められない等、プロセスが不透明な部分がある。顧客側でも一定の不利益が認められる。	継続	・日本製鋼管・鋼板に対する232条に関する以下の改善。 －包括除外対象品の導入・拡大 －TRQ数量枠の拡大・安定 －個別除外承認品のTRQ枠への数量不算入	
32	日機輸	鉄鋼・アルミ製品輸入に対する通商拡大法232条に基づく課税	・通商拡大法232条に基づく鉄鋼・アルミ製品や通商法301条に基づく中国産品への追加関税賦課により、事業競争力が低下、米国現地法人の収益へ影響。 301条についてはサプライチェーン見直し（仕入先を中国以外の仕入先へ変更）等の対策は工数および調達コストも割増となり容易ではない。 232条の日本製鉄鋼製品に対してはTRQが導入されたが、TRQ対象外の品目もあること、対象品目であってもTRQ枠の割当てが先着順であるため当社が必ず使用できる保証がないことなどから、継続して232条適用除外の申請を実施している（その際除外許可を得られない場合もある）。申請工数・費用、および課税分の調達コストも割増となり収益に悪影響を及ぼしている。	変更	・232条については引き続き、完全解決を求め交渉頂きたい。 ・301条については日本企業への影響を抑えるべく、調整・交渉をお願いしたい。（制度の終了もしくは、対象品目の絞り込み）	
33	日機輸	鉄鋼・アルミ製品輸入に対する通商拡大法232条に基づく課税	・米国政府は、特定の鉄鋼およびアルミニウム製品の生産に対する国内の自治権の欠如によって米国の国家安全保障が脅かされていたという議論の下、いくつかの種類を輸入された鉄鋼及びアルミニウムに関税を制定。2020年1月、政権は鉄鋼とアルミニウムの関税に追加される新しいHTSコードを発表。 バイデン政権の下で新たな追加は期待されていないが、関税が無期限に続くことが予想されている。	継続	・再度更新された232条について、日本が恒久的な鉄鋼・アルミニウムの除外国になるよう米国議会、USTRへ働き掛けて欲しい。	・White House ・Department of Commerce ・Congressional Statements
34	日機輸	鉄鋼・アルミ製品輸入に対する通商拡大法232条に基づく課税	・232条によって鉄鋼25%、アルミニウム10%の追加関税が課されている。	継続		
35	日鉄連	鉄鋼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。 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。 －2018年3月23日、輸入調整措置開始。 －2021年10月31日、米国がEUからの鉄鋼輸入に対して関税割当（TRQ）を導入し、EUは米国に対する報復措置を停止することで合意。また、双方が申し立てたWTO紛争解決手続きを停止することも合意。 －2022年1月1日、EUから輸入される鉄鋼製品に対して年間330万トンの関税割当（TRQ）の運用を開始。 －2022年4月1日、日本から輸入される鉄鋼製品に対して年間125万トンの関税割当（TRQ）の運用を開始。 －2022年6月1日、英国から輸入される鉄鋼製品に対して年間50万トンの関税割当を（TRQ）の運用を開始。	継続		
36	日鉄連	鉄鋼製品輸入	・2022年12月9日、通商拡大法232条措置がGATT/WTO協定と不整合であ	継続		・DS544

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		に対する通商 拡大法232条 調査	るとする中国、トルコ、ノルウェー、スイスによる提訴について、WTOパネルが米国に対して措置是正を勧告するパネル報告書を公表。 USTRは同日、パネル判断に対して、WTOは、WTO加盟国の幅広い安全保障上の脅威に対抗するための能力を根拠なしに批判する権限はない、米国が自国の重要な安全保障に関する意思決定をWTOパネルに委ねることはない、この紛争手続きの結果として232条措置関税を撤廃するつもりはない旨、声明を発表。 2023年1月30日、米国がWTODSBに対してパネル判断に不服として上級委員会に上訴（ただし、上級委員会の機能停止下にあるため、空上訴状態となる見込み）。			・ DS552 ・ DS564 ・ DS556
37	日機輸	301条の対中国の関税率	・ 米通商代表部（USTR）は、中国製品の4つの個別の関税/関税リストを発表。 リスト1は340億ドルの輸入品（25%）、リスト2は160億ドルの輸入品（25%）、リスト3は2,000億ドルの商品（現在は15%）、リスト4は1,200億ドルの商品をカバー。（現在は7.5%）。 リスト1、2、および3の除外リクエストが許可され、いくつかは提出。 中国とのフェーズ1の交渉における中国のコミットメントが出るまで、さらなる関税は保留。バイデン政権は、これらの方針を変更するつもりはないが、COVID-19に関連する個人用防護器具の限定的な除外のみを許可していることを表明している。実際、除外プロセスを終了する4年間の包括的な見直しがおおよそ5月ごろに終了する見込み。	変更	・ 全ての当社事業部と協力して、レビューし、提出する除外請求を通じて関税が緩和されるよう取り組む。これが前述の除外を得る最後の機会であるため、米国政府に対し、A/Cモーターや天然黒鉛などの重要部品や製品に対する当社の除外を支持し、費用対効果の高い米国製造をより良くサポートするよう求める。	・ White House ・ USTR ・ Congressional Statements
38	自動部品	輸出入管理に関する基準	・ 米国の輸入品に対する基準（対ロシア、中国からの輸入品（Teir 2, 3, 4を含む）が日本の基準より厳しくなっており、管理工数と規制対象製品が増加している。	新規	・ 対ロシア、中国からの輸入規制に対する国際的な協調をとって頂きたい。（特にForced Laborを使った製品の規制等）	
39	JEITA	「10+2ルール」に基づくB/L NOの事前提示	・ 海上輸送の際に出航前事前に貨物や輸出者の情報を含む「10+2」と呼ばれる情報提示が必要。必要事項にB/L NOも含まれるが、昨今は船便の遅延・抜港等が相次ぎ、変更も多いため事前にB/L NOを連絡することが困難。	変更	・ BL No連絡のタイミングを出航確定後とするなど報告猶予の延長を望む。	
40	日鉄連	輸入モニタリング制度登録項目へ「製鋼国」の登録追加	・ 2020年3月30日、米国商務省（DOC）が鉄鋼輸入モニタリング（SIMA）制度の修正案を官報公示した。 ・ 2020年9月11日、米国商務省（DOC）がSIMA制度修正の最終決定を官報公示。修正点は以下の通り。 ①輸入鉄鋼製品の製造に使用される鉄がどの国で製鋼（melted and poured）されたのか特定することを申請者に新たに求める。 ②232条措置対象品種を網羅するよう、SIMAの対象品種を拡大する。 ③SIMA制度を無期限で延長する。 ④低額ライセンスの付与を\$250から\$5,000に拡大。低額ライセンスの使用により、一回の申請で複数回の輸入に対応可能となる。 ①の「製鋼国の追記」について、通関時にミルシートに製鋼国の記載がないと止められる懸念があったものの、現在メーカー各社が必要に応じてサイドレターで対応しており、支障等は生じていない。 ただし、本来SIMA制度と税関の申告は別個の制度である。今回の改正はSIMAの改正であり、本来税関への申告事項に関しては従来通り製鋼場所の記入を要求されないため、今後の対応については要検討。	継続	・ 規則の明確化。 ・ 通関時書類提出の求め取り下げ。	・ Sections 201 and 203 of the 1974 Trade Act, as amended (19 U.S.C. 2251 and 2253), Presidential Proclamation 7529
41	日機輸	原産地表示規則の厳格・煩雑	・ USMCA合意締結により、原産地規則厳格化。	継続	・ 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欲しい。	
42	時計協	原産地表示規則の厳格・煩雑	・ 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	・ 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。	・ 1930年関税法 ・ 米国統一関税率表
43	時計協	原産地表示規則の厳格・煩雑	(対応) ・ 「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。	継続		

※経由団体：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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		雑	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おこなわれること。			
44	時計協	原産地表示規則の厳格・煩雑	(改善) ・原産地表示に変化なし。 －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られる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)	継続		
45	時計協	原産地表示規則の厳格・煩雑	(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。	継続		
46	日機輸	日米貿易協定の原産地基準	・日米貿易協定におけるレンズの原産地基準について、 ①原産地基準がHSコード（関税番号）変更基準のみの規則であるため、最終製品と構成部品が同じHSコードに該当している製品（例えば、交換レンズ（9002.11））の場合、基準を満たすのが容易ではない。 ②輸入者自己証明であるため、輸入者から原産性確認のため、詳細な原産地判断資料を要求されることがある。	継続	・今後の交渉時に、付加価値基準の選択できる原産地規則の追加と、輸入者自己証明に加えて輸出者自己証明を認めて頂きたい。	・化学物質環境リスク評価及び管理条例案
47	日機輸	日米貿易協定の原産地基準	・放送用TVカメラレンズに関して、米国において類似製品を生産する保護すべき同業他社が存在しない状況下において、2.3%の関税が適用されている。日米貿易協定が発効され、日米貿易協定の対象品目とはなっているものの原産地基準がHSコード変更基準のみであるため、原産地基準を満たすのは容易ではない。	新規	・今後の交渉時に、付加価値基準を選択できる原産地規則を追加して頂きたい。	・日米貿易協定
48	日機輸	NAFTA/USMCA	・新しい「NAFTA」プログラム (USMCA) は、特に自動車製品に要求される要件の変更に際して、特定の製品および下請け業者の製造に影響を与える可能性がある。米・メキシコは批准済、カナダも発効前までに批准しなければならない。	継続		・already implemented still under discussion on the auto implications ・既に施行済。自動車への影響については議論中。
49	日機輸	USMCAの実施と規則制定の未解決	・2021年7月1日にUSMCAが発効。実施と規則制定の両面でまだ未解決の領域あり。メキシコとカナダは、スーパーコアの「ロールアップ」計算に関する申し立てに勝利し、米国の解釈に対抗。しかし、米国は審査委員会の決定に従うことを拒否。さらに、2023年には数十件の労働に関する調査が行われ、今後の選挙を控えて調査のペースが加速することが予想される。最後に、3か国すべてが2026年に協定の完全な見直しと再交渉を期待。	変更	・主要な問題点を明確にし、カナダとメキシコのロールアップの解釈を支持し、労働規制の確実性を求める。	・USMCA ・White House ・USTR ・Congress
50	日機輸	貿易交渉の未定	・日本に提供された重要鉱物資源協定 (CMA) に続いて、他の国や地域には提供されないことから、バイデン政権は選挙年に新たな日本との貿易協定を避けたいという意図が明らか。トランプ氏が大統領に再選されない限り、この方針が変わることは期待できない。	変更	・米国に圧力をかけ続け、鉄鋼関税を完全に撤廃し、CMAを維持し、IPEF交渉で進展を得よう日本との関与を促進。	・White House ・USTR ・Congress
51	日機輸	貿易交渉の未定	・バイデン政権は、台湾との非常に限られた潜在的な協定を除き、すべての貿易協定交渉をキャンセル。選挙年にこの姿勢が変わることは期待されない。	変更	・米国がCPTPPに加盟し、IPEFに貿易言語を盛り込み、ケニア、英国、日本、および他の同盟国との協定を交渉するよう米国に引き続き働きかける。	・White House ・USTR ・Congress
52	日機輸	IRAの条件を満たす重要鉱物協定の交渉の	・最終的な自動車がインフレーション削減法 (IRA) に基づく車両あたり最大7,500ドルの税額控除 (30D税額控除) の対象となるためには、重要鉱物資源や部品材料を、米国が現在自由貿易協定 (FTA) または別個の重要鉱物資	新規	・USTRや商務省に圧力をかけ、重要な同盟国や調達国・地域とのCMA交渉を再開し、米国におけるEVバッテ	・White House ・USTR ・Commerce

※経由団体：各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。



問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		中断	源協定（CMA）を結んでいる国から調達する必要がある。現在、日本だけがCMAを有しているが、業界は英国、EU、インドネシア、アルゼンチンなど他の国や地域にもこの機会を拡大する可能性に興味を示している。これにより、30D準拠のバッテリーセルの調達機会が向上するだろう。		リー生産の機会と柔軟性を向上させるよう求める。	
53	日機輸	IPEF交渉の貿易文書削除の懸念	・米国議会からの圧力により、発表されたインド太平洋経済枠組み（IPEF：Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity）の元々の意図には貿易の柱が含まれていたが、交渉された貿易文書の内容が大幅に削減され、協定から貿易の柱が完全に削除される可能性さえある。これは、米国の進行中の標準や「最高水準」の交渉文書にとって非常に悪影響。バイデン政権がこの交渉プロセスをどのように拡大するかは不明。	新規	・引き続き、米国がCPTPPに再加盟するよう要請する。それが不可能であつたり望ましくない場合でも、アジア太平洋地域でのより良い貿易機会を可能にする効果的なIPEFを求める。	・ White House ・ USTR ・ Commerce
54	時計協	時計に関する特異な表示義務	・ 【○】 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。	継続	・ 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 4. Special Marking Requirements
55	日機輸	半導体露光装置輸入時のFDA審査遅延	・半導体露光装置は、輸送時に厳密な温湿度管理が必須であり、装置が現地空港に到着後、速やかに温調車に搭載し、客先に輸送を行っている。米国においては半導体露光装置を輸入する際、到着した現地空港にてFDA審査の実施が義務付けられおり、FDA承認無しには装置を空港から輸送することが出来ない。このFDA審査の手番が予測不可能であることから、客先への輸送日程並びに搬入作業日程に支障が出ている。客先での搬入作業には専門の搬入業者の手配を行っているが、FDA審査遅延のため搬入日程の変更を余儀なくされ、専門業者の再手配が必要となるケースが発生している。また、輸送を手配する際には、温調倉庫や温調車を必要日数以上、確保する必要があり、輸送コスト増にも繋がっている。進展なし。（2024年1月時点）	継続	・FDA審査のプロセス改善し、事前承認もしくは即日完了が可能ないようにして頂きたい。	
56	日機輸	トラックドライバー不足による輸送費用の高騰、物流遅延	・全米で5万人ものトラックドライバーが不足すると言われる昨今、タイムリーな陸上輸送が困難となりつつあり在庫を低減しにくい一方で倉庫費用も上昇し負担が大きくなりつつある。さらに、CA州では、2035年までにすべてのトラックをゼロエミッションにしようという目標を掲げており、その一環として現在登録されているトラックの29%（6,000台）が旧式エンジンを積んでいるため2023年1月1日よりLALB港での作業に従事することができなくなった。ドライバーの不足によりトラック費用が高騰し、物流遅延も頻発している。	継続	・ドライバー不足の解消。 ・トラック輸送の代替ルートの整備：閉鎖中の北部方面等のルールを復旧し、貨物ルートを増やす。	
57	電機工	輸送期間の長期化・コストの上昇	・パナマ運河の水位低下に伴い、輸入品の輸送ルートの変更を余儀なくされている。これに伴い輸送期間の長期化、コストの上昇が見られる。また、輸送ルートのアレンジに苦慮している。	新規		
58	自動部品	混雑による内陸鉄道接続の遅延	・ロサンゼルス港到着以降、混雑の影響で内陸鉄道への接続に時間を要しており、客先への到着が10日ほど遅れている。港湾での荷捌き、ドライバー不足は解決する動きはあるのか？	新規		
59	自動部品	港湾・航空輸	・LA/LB港の混雑により遅れや抜港が相次いだ為、リスケジュールや在庫	変更	・解決済	

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		送の遅延・コスト増	保管場所の確保に苦慮した。また、トランスシップの場合は（ダイレクト船以外）2ndshipの動静も確認しなければならないため、調整業務に莫大な時間を費やした。			
60	自動部品	港湾・航空輸送の遅延・コスト増	・西海岸混雑で沖合待ちが多く通関処理、以降の米国内配達が通常の2倍～3倍の時間を要している。船やコンテナ確保も2ヶ月以上前の予約、確保、キャンセル不可など様々な厳しい条件での手配になっていて、船便手配業務も通常の5倍以上は工数が掛かっている。	継続	・コンテナ数を増やして欲しい。 ・米国の港湾の働き手を増やして欲しい。 ・米国内鉄道輸送も従来の本数、取り扱いに戻して欲しい。	
61	日機輸	物流の不安定	・米国東海岸向けは一部航路をパナマ経由に戻す動きが出ているとの情報があるが依然隻数は少なく、船のスペースがタイト。西海岸経由内陸鉄道輸送などで対応。リードタイム、コスト増。南米からの輸入案件はリードタイムが長く納期に影響。	新規	・各船社ごとにCARGO TRACKINGにて情報収集→輸送進捗状況の可視化・統一化されたクラウドなどの紹介、創設。	
62	JEITA	不安定な航空貨物市場の中でのサプライチェーン設計	・航空分野の市況はコロナ禍初期に比べ回復してきているが、急激に旅客便の需要が上振れし、貨物運搬スペース・航空運賃・リードタイムといった側面で不安定な状況が続いている。また、日本と米国を結ぶレーンにおいても再開されていないものが散見され、長期の安定したサプライチェーン立案に支障をきたしている。	継続	・日本向け（日本発）貨物を増やすためにも、日本向けの貨物便、旅客便を増便しキャパシティを拡大する。 ・また日米間のレーンを再開し安定した価格とリードタイムを確保したい。	
63	日機輸	物流によるサプライチェーンリスク	・「スエズ・パナマ両運河の問題」に加え、米国東海岸でストライキが実施される可能性や、サプライチェーンを取り巻く環境は不安定な状況が予測される。 ①パナマ運河：少なくとも次回雨季6月まで運航隻数制限が続く見込み。 ②米国東海岸労使交渉：北米東海岸港湾の労働組合である国際港湾労働者協会の契約が9月末で終了、組合は10月にストライキの可能性を示唆。	新規		
3. 経済安全保障に起因する問題						
1	JEITA	輸出管理法令の厳格化・複雑化	・①米国商務省輸出管理改革法（ECRA）に基づく米国輸出管理規則（EAR）によるEntity Listの追加・改定があり、その対応に労力がかかっている。ライセンスを取得してEntity List掲載の企業へ供給しているが数量上限や最終使用者/最終用途規制等が管理されている。ライセンス取得時及び取得済ライセンスの改定時の手続きが煩雑かつ時間がかかり、フレキシビリティに課題がある。更に、既存顧客向けの新規ライセンスを申請してもペンディング状態があり、今後ライセンス期限延長の申請を行う際に登録できるか不透明な状況がある。この規制によりビジネス拡大の機会を逸する可能性がある（ライセンス切れ直前の駆け込み需要、ライセンス期限延長に不可、時間がかかるなど、事業活動に影響が出ている）。 ②Huaweiに対する米国の輸出制限は、半導体そのもののみならず、センサーも対象に含まれており、半導体事業以外にも影響が出ている。米国原産以外の半導体製造装置等を使用して製造された場合は規制されない可能性のあるEAR99分類の商品の販売に対して影響がある。EUに拠点を置く競合他社は、米国の原産の装置等がなくても製造できると主張しており、継続して販売をしていると思われる。EL規制の適用が国間で不均一になると、競合他社が同じ規則の対象とならない場合、これらの規則の対象となる企業の製品に悪影響を与える。Huawei向けライセンスを昨年始めに申請したが、現在もおペンディングになっており、実際に事業にも影響が出ている。	変更	・①ライセンス取得時及び取得済ライセンスを改訂する場合の手続きの簡略化と期間の短縮化を希望する。 ・②輸出制限の範囲を過剰にせず、欧州や日本、グローバルなレベルに合わせたい。	・米国商務省 ・輸出管理改革法（ECRA）とその下位法令の米国輸出管理規則（EAR） ・米国のHuawei Groupへの直接製品規制
2	医機連	輸出管理法令の厳格化・複雑化	・米国の輸出規制による中国向け製品の管理が厳しくなっており、コンプライアンスを遵守するための運用が複雑化している。また、商流上、どのレベルまで出荷元が管理すべきかの基本ルールがない中で運営が困難を極める。	継続	・輸出管理の運用面での基本ルール策定。	・米国輸出管理規則 ・OFAC制裁

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
3	日機輸	輸出管理規則 (EAR) における 拡大直接製品 規制強化	・2020年8月にEntity List掲載者向けの拡大直接製品規制が強化され、製造設備メーカーに問い合わせが来ているが、 ①問い合わせ元が規制内容を正しく解釈していないため、問い合わせ内容が適切でない。 ②製造設備メーカーでも規制内容を正しく解釈していないため、問い合わせに対する回答が適切でない。 このことで、問い合わせ元への回答内容、製造設備メーカーへの問い合わせ内容を理解いただくことに膨大な時間を要し、事業活動に負担がかかっていることを懸念している。	継続	・複雑かつ不明確な規制（やその解釈）を明確にし、「製造設備メーカー」、「製造設備を使用して製品製造するメーカー」とで、其々確認すべき内容についても明確にして頂きたい。	・輸出管理規則(EAR)
4	JEITA	高エネルギー密度電池の役務輸出規制	・輸出管理規則 (EAR) においてエネルギー密度が350Wh/kg以上の二次電池に対する役務輸出規制があり、中国子会社との情報共有が困難になる懸念がある。	継続	・高エネルギー密度電池の役務の輸出に関して、日本企業の海外子会社への役務輸出の取扱い等、国として統一的な見解を望む。	・EAR, Category 3
5	自動部品	米国再輸出規制への対応	・米国再輸出規制 (EAR) は、10年程度前までは日本の外為法の規制とほぼ同一であり、外為法を守ってさえいればほとんどの企業にとっては特段の対応をしなくても問題なかったと理解している。しかし近年米国独自規制が次々と追加され、外為法とは別でEARへの対応を企業としても考える必要が出てきた。しかし、あくまでEARはアメリカの法律であり、日本の会社としては英語の米国法を読み解いたり理解したりするスキルがなく、何をどうすればEARへの対応として満足するのか分からず対応に苦慮している。	新規	・日本政府と米国政府とで協議し、「米国再輸出規制対処法」のような法律を日本の法体系で整備して欲しい。現状各企業がEARの読解に多大な労力を要していると思われるため、その労力を日本政府（経産省等）のみ行うようになれば国全体としてかなりの工数削減につながると考える。	・Export Administration Regulations <a href="https://www.bis.doc.gov/">https://www.bis.doc.gov/</a>
6	日機輸	対中輸出規制強化に対応するための負担の増大	・半導体製造装置のエンドユーザーが米国エンティティリストに掲載されるようになったことにより、これらのエンドユーザーに対してEAR (Export Administration Regulations) 対象品を直接販売することができなくなった。このため、エンティティリスト掲載ユーザーへの販売および販売予定品に対してEAR対象品であるかの確認 (EAR判定) が必須となった。EAR判定では、外部購入品に対しては外部メーカーから判定結果を入手する必要があり、各メーカーでのEAR判定に要する負担も膨大になり、判定結果を入手するのに時間を要している。また、使用している部品の中には製造中止から長期間（数年～10数年以上）経過したものが含まれているケースがあり、かつて取引していた商流やメーカーが消滅してしまっていることもあり、EAR判定を行うこと自体が困難なケースも発生している。 進展なし。(2024年1月時点) ※EAR (Export Administration Regulations) とは、米国商務省産業安全保障局が管轄している法律であり、米国から軍民共用のアイテム（貨物（汎用品）、ソフトウェア、技術）を海外へ輸出する時に適用される。	継続	・米国輸出管理規則 (EAR) へ対応するという事は、輸出を行う企業の努力だけで実現できるものではなく、輸出する製品を構成する全ての貨物（技術）に関わる内容と捉えている。例えば全ての工業製品に対してEAR判定結果の明示を標準化（義務化）するような取り組みがなされて、輸出者が客観的にEAR判定結果を確認できるような仕組みができれば、よりスムーズかつ正確なEAR判定を行うことが可能になると考えている。 ・また、半導体製造装置を含む産業機器では、生産終了後も長期間使用し続けEAR判定が困難になることがある為、EAR判定が困難な製品に対する判断基準（例えば時効を適用できるなど）も明確にして頂きたい。	
7	医機連	対口制裁に伴う貿易困難化	・濃度90%以上のエチレングリコールを含有する当社の試薬製品が米国再輸出規制によりロシアに輸出できず、当社顧客の検査存続ができない状況が2022年に発生し、現在も継続している。兵器転用が可能な物質が含まれるため経産省の特別輸出許可がない。	継続	・試薬製品から規制物質だけを抽出するのは非常に煩雑で現実的ではないので輸出特別許可を出すよう経産省へ業界団体として申し入れて頂きたい。	
8	日機輸	半導体関連の輸出規制	・2022年10月21日施工の半導体、スパコン関連に関する直接製品規制（特に脚注4付 Entity List掲載者向け直接製品新規制）に関し、日本で製造されている半導体の多くは米国製の製造装置/技術に基づき製造されているため、当該半導体が組み込まれた電気製品等（親製品）は本規制の対象となる。上記Entity List掲載者への親製品の販売については、許可申請や違反時の罰則を受ける者は、親製品メーカーではなく半導体メーカーとなるが、半導体メーカー側では最終的な販売状況の把握/管理等は難しく対応が非常に困難である。	継続	・親製品メーカーに対する一定の責任負担を検討頂きたい。	・直接製品規制(FDPR) §734.9
9	日機輸	米国国防権限法制定による技術、投資規	・2018年の国防権限法 (NDAA) のセクション889に基づき、連邦調達規則 (FAR) 評議会は、連邦の助成金やプロジェクトの受益者が特定の企業から製品を購入することを禁止する中間最終規則を公表。特に華為技術	変更	・新しいエンティティリスト、FRN、およびその他の輸入制限リストへの新規追加を追跡し、米国政府に対してこ	・Congress ・USTR ・FAR

※経由団体：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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		制	(Huawei)、ZTEなどの中国の大手企業を含む企業からの製品購入が制限される。米国の外交政策に反対する中国、ロシア、ベラルーシ、イラン、イエメンなどの国々が、FAR、FRN、商務省のエンティティリストにほぼ毎週追加され続けている。当社などの企業は、コンプライアンスを確保するために上流のサプライヤーや下流の顧客を常に見直す必要がある。		これらの制限的な政策に対して慎重かつ戦術的なアプローチを取るよう求める。	・ Commerce
10	日機輸	米国国防権限法制定による技術、投資規制	・2018年8月に、米国国防権限法2019（輸出管理改革法（ECRA）等）が制定され、現在、商務省を中心に「エマージング技術」等の特定を進めているが、その技術について、安全保障上の「機微性」を広く解釈することにより、①新たな輸出管理規則（EAR）対象品目・技術の必要以上の増加や、②日系企業による米国投資に際しての対米外国投資委員会（CFIUS）の審査対象拡大や審査長期化などが想定される。技術や投資が過度に規制されることにより、技術開発や事業活動に負荷がかかること、ひいては企業競争力にも影響が及ぶことを懸念している。	継続	・（貿易・投資円滑化ビジネス協議会へのリクエスト） 今後は、左記規制動向も含め、米国当局の動きに目を配っていただき、米国で事業を展開する日本企業に関する有益な情報を随時にご教示頂きたい。	・ 国防権限法2019
11	日機輸	米国国防権限法の制定による米国政府調達規制	・2022年12月に成立した米国国防権限法2023では、米国連邦政府機関が2027年12月23日以降中国半導体メーカー3社が設計、製造、又は提供する半導体、半導体製品、その半導体製品を組み込んだ製品、又はそれらの製品を利用したサービスを調達することを禁止している。エンドが米国向けの半導体を組み込んだ製品全般で、サプライチェーン全体をさかのぼっての調査や、特定メーカーの半導体が含まれていないことの誓約を要請されるなど、対応負荷のかかる要請が頻発することが懸念される。	新規	・今後は、左記法令の運用動向に目を配っていただくと共に、サプライチェーンの調査やサプライヤーとの契約、中国でのレピュテーションリスク対策に関する有益な情報を随時にご教示頂きたい。	・ 国防権限法2023
12	日機輸	米国国防権限法の制定による米国国防総省調達規制	・2023年12月に成立した米国国防権限法2023では、国防総省が「米国で活動している中国軍企業リスト」掲載企業から、物品、技術、又はサービスを調達する契約を締結、更新又は延長すること（禁止施行日：2026年6月30日）、また、中国軍企業又はその支配下にある企業が生産又は開発した物品又はサービスを含む物品又はサービスを調達する契約を締結、更新又は延長すること（禁止施行日：2027年6月30日）を禁止している。「中国軍企業又はその支配下にある企業」の範囲が広範にわたるため、エンドが米国国防総省と紐づく取引先との取引において、サプライチェーン全体をさかのぼっての調査や、特定メーカーの製品・サービスが含まれていないことの誓約を要請されるなど、対応負荷のかかる要請が頻発することが懸念される。	新規	・今後は、左記法令の運用動向に目を配っていただくと共に、サプライチェーンの調査やサプライヤーとの契約、中国でのレピュテーションリスク対策に関する有益な情報を随時にご教示頂きたい。	・ 国防権限法2024
13	日機輸	米中対立に関連する法規制の日本企業への影響	・米中対立に関連する各種法規制（通商法301条、国防権限法、輸出管理改革法（ECRA）、外国投資リスク審査近代法（FIRRMA）等）により、関税の上昇や輸出管理手続きの複雑化/長期化、新興技術の輸出の制限、外国企業による対米投資規制等が発生しており、米国で活動する日本企業の収益性圧迫や、技術開発、生産といった事業活動への影響が懸念される。	継続	・日本企業として米国で円滑に事業を運営できるように、関連する法規制に関する情報をタイムリーに提供頂き、対策を検討頂きたい（必要に応じてワシントンDCでの情報収集やロビー活動等も検討して頂きたい）。	
4. 為替管理・金融						
1	電機工	米国金利の高騰による資金調達コストの増加	・米国における金利の高騰により資金調達コストが増大（政策金利は依然高止まりでの据え置き～上昇傾向）。これによりビジネスを圧迫している。	新規		
2	電機工	米国金利の高騰による資金調達コストの増加	・米国における金利の高騰により資金調達コストが増大。これによりビジネスを圧迫している。	新規		
5. 税制						
1	日機輸	借入金に関する規制	・米国内国法人における、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	継続	・税制を緩和、または撤廃して頂きたい。	・ 内国歳入法IRC385条

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
			要求される。			
2	日機輸	支払利息の損金算入限度	・2021年までEBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization=利払前・税引前・減価償却前利益) ×30%とされている支払利息の損金算入限度が、2022年以降はEBIT (Earnings before Interest and Taxes=利払前・税引前利益) ×30%に改正された。	継続	・企業の借入コスト増大につながるため、税制を緩和し、2022年以降についても国際的な規制と調和する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 IRC163条
3	日機輸	支払利息の損金算入限度	・現行法では、事業活動から発生するネット支払利息が(減価償却費を考慮せずに)「adjusted taxable income (ATI:調整課税所得)」の30%を超える際に、超過額を損金不算入とする規定される予定。損金不算入額は無期限に繰延が認められるが、未使用枠の繰越は認められない。この現行法は、日本やその他の国の会社が米国で投資をする際に、追加のコストが増え、結果として米国へのインバウンドの投資にネガティブの影響を与えると予想される。	変更	・現在政府及び議会で議論されているが、現行法本法案は撤廃して頂き、ATIに減価償却費を考慮していた2022年以前に戻して頂きたい。	・支払利息損金算入制限(新 Section 163(j))
4	印刷機械	州・郡毎に異なる税制	・法人所得税、売上税の税制、税率が州・郡によって大きく異なり、さらに頻繁に変更が加えられることから、経理担当者の工数、監査法人への支払い等の負担が非常に大きくなっている。	継続	・税金体系の統一、簡素化を進めて頂きたい。	・連邦及び州、郡の税法
5	日機輸	税額控除要件の米国優遇	・EVに対する税額控除の要件として、最終組み立てが北米で行われていること、同蓄電池で使用される重要鉱物について、一定比率以上を、米国で現地調達、米国がFTAを締結した国、北米でリサイクルされることが条件として出されているが、こうした政策はサプライチェーンを非効率にし、将来的なイノベーションの弊害となることが懸念される。	継続	・税額控除の要件の緩和。 ・同盟国への優遇措置。	・インフレ抑制法
6	日機輸	CAMTの適用対象の不合理、二重課税の懸念	・米国税制改正(Inflation Reduction Act of 2022)によりCAMT(Corporate Alternative Minimum Tax)が導入されることとなった。インバウンド多国籍企業の場合、CAMTの適用対象の判定には2つの要件があり、いずれの要件も満たす場合に適用対象となる。一度適用対象となった法人は、仮に後年に適用要件を満たさなくなっても法人の持分に変動があった場合や財務省が認める場合を除き、基本的に適用対象法人であり続ける。一過性の特殊要因によって、初年度に適用要件を満たす場合、現状のルールでは一旦適用対象になると適用対象から除外することは難しいと思われる。CAMTの適用対象法人であり続けることは過重な税負担及び実務の負担となる。 また、CAMTとPillar 2の相互影響は不明であり、世界的に、Pillar 2を導入したら、二重の事務負担となり、また、CAMTとPillar 2の同時適用による二重課税の可能性も考えられる。	継続	・一度適用要件を満たした法人であっても、毎年適用要件の判定を行い、要件を満たさない年度はCAMTの適用対象から除外するようにして頂きたい。 ・また、世界で統一の制度を導入することが望ましいと考えられ、今後Pillar 2の導入に伴い、最終的にCAMTを廃止すべきである。	・Inflation Reduction Act of 2022
7	日機輸	研究開発費の一括損金算入不可	・2022年税制改正より、Section 174は、研究開発費を発生時の一括損金算入ではなく、資産計上し、期間償却のうえ損金算入することを納税者に要求している。これにより、米国における研究開発費は、現行一括損金算入が認められている他の国・地域よりも税効率が悪くなっている。	新規	・現在政府及び議会で議論されているが、Section174を廃止し、研究開発費の一括損金算入を認めて頂きたい。	・Section 174
8	日機輸	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、BEAT (Base Erosion and Anti-Abuse Tax=税源浸食・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。BEAT税額の計算において外国税額控除の適用の効果が得られず、ロイヤルティ等の支払額が合理的なものであっても、ミニマム・タックス分は二重課税が生じる場合がある。	継続	・事業実態のある取引に対してBEATが適用されてしまい、事業に制約が課されないよう、制度そのものを撤廃して頂きたい。	・米国連邦税法Section 59A
9	日機輸	リース用資産の税務上の償却費を課税対象とするBEAT税制	・2019年12月にBEAT税制(税源浸食濫用防止税: Base Erosion and Anti-Abuse Tax)に関する規則が最終化され、複写機のリース用資産にかかる税務上の償却費がBEAT税制対象となることが明確化された。	継続	・ハードウェアのリース事業は、実業であるにも拘わらず、リース用資産の税務上の償却費がBEAT税制の対象になることにより、事業運営に影響を与えている。このことは税源浸食行為を防止するという本来の目的から逸脱す	・内国歳入法第59A条

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
					るものと考えられるためリース用資産の税務上の償却費がBEAT税制の除外対象である税務上の売上原価に含まれるようにして頂きたい。	
6. 雇用						
1	電機工	経済インフレによる人件費の高騰	・経済のインフレ傾向は依然として続いており、人件費の高騰が負担となっている。	新規		
2	自動部品	人件費高騰、人材確保の困難	・労働者賃金の上昇率が高すぎるため、従業員の定着率が上がらず、当社の生産活動に影響を与えている。 労働力不足、賃金高騰、高い離職率となっている。 全米自動車労働組合（UAW）の契約交渉における賃金・福利厚生向上により、自動車業界・及び製造業の賃金上昇が予測される。	継続		
3	自動部品	人件費高騰、人材確保の困難	・コロナ禍以降続いている低失業率・堅調な雇用情勢を受け、質の高い労働力の確保又は維持が難しい状況。 2023年のインフレ率は前年比では緩和されたものの、依然、賃上げ圧力は続く。また労組(UAW)と米・自動車メーカー間の大幅賃上げ妥結の影響が近隣及び自動車業界全体に波及する懸念あり。	新規	・インフレ対策。 ・スムーズな価格転嫁の推進。	
4	自動部品	人件費高騰、人材確保の困難	・コロナ以降、労働力確保が近隣企業でも課題になっており、その結果、ものすごい勢いでWage UPによる労働力の取り合いを引き起こしている。 2023年、賃上げしたが、現時点ではもう既に近隣企業も引き上げている状況でこれだけ急激な労働市場の変化は、経営に大きく影響を与えており、かなり厳しい。	継続		
5	自動部品	人件費高騰、人材確保の困難	・全米に広がっている労働力不足に関し、Kentucky州での影響は大きく、更にKentucky州では積極的にWarren County, Simpson Countyへの製造業誘致を行っていることで既に労働力が枯渇し、近隣製造業は全米平均を大幅に上回る昇給を行い続けていることでの大幅な賃金高騰、労働力の奪い合いが続いている。2023年から2024年に掛けて新たに進出してくる製造業が100名から最大2000名の雇用を行うことで人材確保が更に難しくなる。	継続	・労働人口の大幅改善を期待するが、それに合わせたインフラ改善も同時並行で必要となる。 ・また、全米平均を大きく上回る高い賃金で労働力確保を行っている大企業への規制強化、更には移民受け入れ等を加速していることは理解するが補助金制度の更なる充実と言語問題・技術研修等のインセンティブ充実も要求したい。	
6	日機輸	人件費高騰、人材確保の困難	・人員の採用が困難。オペレータ、エンジニアともに人員不足感があり、品質問題や生産改善に手が回っていない。	継続	・労働市場の改善。	
7	電機工	全米自動車労働組合による作業の遅延	・全米自動車労働組合（UAW：United Auto Workers）の介入により、現場工事等で平日の労働を拒否され、賃率の高い休日出勤を要求される。これにより、現場工事の遅延、コスト増加が痛手となっている。	新規	・“ラストベルト”の競争力低下、日系OEMの南下が進む一つの要因ともなっている。日系企業の継続的な経済活動のために改善を希望する。	・RTW 法
7. 駐在員・出向者等に関する問題						
1	日機輸	Lビザ発給停止措置の実施リスク	・2021年3月まで、アメリカ第一主義を掲げるトランプ大統領の大統領令によりLビザの発給が停止されたことで、駐在員のビザ発給が難航した。バイデン大統領の就任によりその大統領令は取り下げられたものの、すでにトランプ氏は次期大統領選への出馬を表明しており、2024年の大統領選挙で再選された場合、同様のリスクが発生する可能性がある。	継続	・就労ビザの常時発給。	
2	電機工	I-94有効期	・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	新規	・パスポート更新にとられないI-94	・米国移民法

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		限・更新手続きの煩雑	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。これに連動した米国運転免許更新期日がある。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、専門家の協力が必要となる。		の有効期限の設定。 ・I-94更新の簡素化。	
3	日機輸	滞在許可(I-94)期間の不足	・Eビザで入国した場合、2年間の滞在許可(I-94)が与えられるが、2年以上、米国から出国する必要がないことも多い。その場合、一度出国するか移民局で滞在延長の申請を行わなければならない、手間と費用がかかる。	変更	・Eビザで滞在できる期間(I-94)の延長。	
4	日機輸	入国審査に要する書類の不統一	・ビザと一緒に携行する書類(I-129S)について、入国審査官によって、提示のみの場合、コピーの提出が求められる場合、原本が必要な場合があり、対応にばらつきがある。 さらに在日米大使館では原本は一部のみのため、原本を回収されては困る。	継続	・入国審査官による書類(I-129S)に対する対応を統一し、公表して頂きたい。	
5	日機輸	ビザ申請前の米国大使館新予約システムの煩雑・問い合わせ窓口の不在	・2023年10月14日より米国大使館のビザ・サービスが新システムに移行され、申請料金の支払いや面接予約の方法が一新された。しかしながら、多くのバグが生じており、当社の社員も大変な労力をかけて面接予約をした。早急にバグを解消し、スムーズに予約ができるように改善をお願いしたい。	新規	・新システムのバグ改修、安定化。	
6	日機輸	ビザ申請前の米国大使館新予約システムの煩雑・問い合わせ窓口の不在	・ビザ申請する為に米国大使館に出頭をする日時を予約するシステムが2023年10月に変更となり、下記のような問題が発生している。 －入力項目の入力後の途中保存、確認ができない為、非常に使いづらい。 －全体的に入力項目が多い中、重複と思われるところもある。 －連絡先のメールアドレスを入力しているにも関わらず、その返信が届かない。	新規	・入力項目の途中保存、確認ができるようにして頂きたい。 ・入力ミスや工数軽減の為に重複する項目を統一頂きたい。 ・代理店仕様も検討頂きたい。	
7	日機輸	ビザ申請前の米国大使館新予約システムの煩雑・問い合わせ窓口の不在	・パスポート返却の郵送料有料化に伴い、査証申請前のWeb上の面接予約の入力項目に「Ayobas Premium」というパスポートの返却サービス利用に關する入力項目が増えた。 「Ayobas Premium」システムに関して、WEB上での修正が出来ない場合や配送先の不具合など修正依頼をする窓口がない。	継続	・全体的に入力項目が多いなか、重複と思われる項目もあり、入力ミスや工数が軽減するためにも少なくとも重複する項目を統一して頂きたい。 ・「Ayobas Premium」システムの窓口を開設して頂きたい。WEB上で修正出来ない場合や、配送先の不具合などの修正をして欲しいなど、これらを相談、報告をする場を設けることにより、運用を改善して頂きたい。	
8	日機輸	在日アメリカ省庁機関のビザ問い合わせの未対応	・在日アメリカ大使館、コールセンター、カスタマーサービス等の在日アメリカ省庁機関では、現状、渡航予定者の状況に適したビザ種類、ビザ取得要否、ESTA (Electronic System for Travel Authorization=電子渡航認証システム)に関する問い合わせへ回答、対応されない。 ビザサービスデスクでは、ビザ面接時に面接対象でない同伴者の事前登録申請に対する対応が一貫していない。	継続	・在日アメリカ省庁機関においても、ビザ種類、ビザ取得要否、ESTAに関する問い合わせに回答、対応頂きたい。 ・ビザサービスデスクにおいても、事前登録者申請に対する対応を一貫して頂きたい。	
9	日鉄連	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
10	日機輸	米国入国を拒否される渡航歴国の追加	・キューバへの渡航歴がある者が突如、アメリカに入国できなくなってしまい、当社でも影響を受けた。現在、米中間で緊張が高まっていることで、更に規制となる渡航歴国の追加があるのではないかと懸念している。	変更	・米国入国ルールの安定化。	

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
11	電機工	ビザ更新手続きに必要な第3国への出国	・基本的にビザ更新の手続きの際に第3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。	新規	・第3国に出国しなくともビザ更新ができるようにしていただきたい。	・米国移民法
12	日機輸	ビザ更新手続きに必要な第3国への出国	・米国赴任中に査証の期限が迫ると日本に帰国し、在日米国大使館で期限を更新する必要があるため、一時帰国しなければならない。 2024年1月29日からH-1Bビザの更新申請を米国内で行う試験的なプログラムを開始。	変更	・赴任中は米国本国で査証の更新ができるようにして頂きたい。 ・日本における外国人の就労資格の延長に関しても、日本国内の入国管理局で可能となっているため、相互平等を要望する。	
13	日機輸	ビザ更新手続きに必要な第3国への出国	・ビザ更新手続きの際に第3国へ出国する必要があり、業務上の問題と子どもの教育に問題が生じる。	継続	・第3国に出国しなくとも更新できるようにして頂きたい。 新規ビザ取得は問題なし。更新手続きの際に第3国へ出国する必要があり、業務上の問題と子どもの教育に問題が生じる。 →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。	・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ので、日本への一時帰国が必要。
14	日機輸	ITIN申請手続きの厳格・煩雑	・2012年6月より個人用納税者番号 (ITIN: Individual Taxpayer Identification Number) 申請のための本人確認書類が非常に厳しくなった。配偶者が日本に滞在している場合は「戸籍謄本と国際運転免許証の組み合わせ」または「パスポート所持表明 (ただし、在米日本大使館/総領事館でのみ発行のため、現実的でない)」、米国に滞在している子供の申請には、「戸籍謄本と国際運転免許証の組み合わせ」または「パスポート所持表明」が必要となっており、申請者の負担が大きくなっている。	継続	・申請者の労力、及び書類入手のためのコスト増大を防ぐため、ITIN申請必要書類の簡素化をして頂きたい。	・IRS Newswire ・IR-2012-62
15	日機輸	外国人転入者の国際運転免許に関するジュネーブ条約違反	・カリフォルニア州法では「州内に住居を定めた日から10日以内に州政府の発給した運転免許証を取得しなければならない」と規定されており、国外からの移住者にも適用される。 日本及び米国はいずれも「ジュネーブ条約」に加盟しており、本来、日本の国際運転免許証は赴任者についても有効であるが、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」と解釈され、赴任者に対しても10日以内の運転免許証取得が求められる。 日本から新たに米国に赴任する場合、住居の決定、SSN (Social Security Number=社会保障番号) の取得、免許取得のために必要な期間 (筆記試験、実地テスト) 等を踏まえると、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る。 カリフォルニア州法の解釈によれば、運転免許証が取得できるまで「運転不可」となるが、業務上、赴任者は即自動車の運転が必要なため、法律に則った運用が非常に難しい。	継続	・「日本の国際運転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)」等現実的に運転免許取得が可能な日数を期限として頂きたい。	・カリフォルニア州法 ・ジュネーブ条約
8. 知的財産制度運用						
1	自動部品	先行技術の開示義務の負担	・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ない、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。	継続	・外国特許庁の引例に関しては、出願人を介在せずに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いただきたい。	・米国連邦規則第37巻規則 1.56(a)(1)
2	日機輸	情報開示陳述書(IDS)の負担	・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ない、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。	継続	・外国特許庁の引例に関しては、出願人を介在せずに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頂きたい。	・米国連邦規則第37巻規則 1.56(a)(1)

※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。



問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
3	自動部品	発明者宣誓書及び譲渡書の提出義務の重い業務負担	・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多大な労力を要する。 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、多大な負担となっている。このような宣誓書の提出は他国主要特許庁では求められていない。	継続	・出願要件から除外していただきたい。	・米国特許法115条
4	日機輸	発明者宣誓書及び譲渡書の提出義務の重い業務負担	・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多大な労力を要する。 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、多大な負担となっている。このような宣誓書の提出は他国主要特許庁では求められていない。	継続	・出願要件から除外して頂きたい。	・米国特許法115条
5	時計協	意匠権取得に係る問題点	・表面陰影を要求されるため、基礎出願（日本）の意匠図面を援用することができず、新規事項（ニューマター）とみなされるリスクがある。	継続	・表面陰影の要求緩和を希望する。	
6	製薬協	ガイドンスフレームワークのMarch-In Right導入の懸念	・米国立標準技術研究所(NIST: National Institute of Standards and Technology)は、2023年12月8日、ガイドンスフレームワークのドラフトに関するパブコメを募集（2024年2月6日期限）。 米国政府は対象発明に基づく製品の価格を下げるため、特に薬剤費抑制のためにパイドール法に基づくMarch-In Rightの行使をも目指しているようであり、March-In Rightを行使するか否かにあたり「価格」を考慮事項に含めようとしている。しかし、そもそもパイドール法は、大学や企業が、連邦政府からの資金に基づく研究開発から得た特許発明について、第三者に特許ライセンスするなどして商業化を促進することを目的とし、価格抑制を意図するものではない。 また同法の目的、関連定義、介入権の行使根拠、その他のいずれにおいても、価格を議論する文言は含まれていない。もし価格を考慮するのであれば明確な基準を設けるべきであるがそれは困難であると想定されるうえに、市場に出ている医薬品に関する特許の中で対象となる特許の割合は少なく、March-In Rightの行使は価格を下げるための有効な手段ではない。	新規	・ 価格をMarch-In Rightを行使する考慮事項に含めることについて抑制的であるべき。 ・ 仮に考慮事項に含めるとしても個別の状況に照らして不合理に極めて高価格が設定されたり、当該状況を悪用して意図的に極めて価格が吊り上げられる（price gouging）などのために当該製品の入手が極めて困難な場合に限定されるべきである旨をフレームワークに明記して頂きたい。 ・ ブラジル特許庁の審査遅延によって特許期間が不適切とならないようにPatent Term Adjustmentの規定を設定するなどの対応を求めたい。	・ ホワイトハウス声明 <a href="https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/12/07/fact-sheet-biden-harris-administration-announces-new-actions-to-lower-health-care-and-prescription-drug-costs-by-promoting-competition/">https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/12/07/fact-sheet-biden-harris-administration-announces-new-actions-to-lower-health-care-and-prescription-drug-costs-by-promoting-competition/</a> ・ Bayh-Dole Act (35 U.S.C. §§ 200-212) ・ NIST Release for Public Comment Draft Guidance on March-In Right <a href="https://www.nist.gov/news-events/news/2023/12/nist-releases-public-comment-draft-guidance-march-rights">https://www.nist.gov/news-events/news/2023/12/nist-releases-public-comment-draft-guidance-march-rights</a>
9. 工業規格・基準・安全認証						
1	医機連	SNAP規則による安全規格の代替規格未決定	・ 米国環境保護庁(EPA)が管轄するSNAP規則において、現在、HC冷媒を使用する研究用冷蔵・冷凍機器には安全規格UL471 Supplement SBの適用が義務付けられている。 しかし、ULは2024年9月29日をもってUL471はUL60335-2-89に置き換える(UL471は廃止)ことを公表している。これに伴い、EPAは2023年5月24日にSNAP規則の改正ドラフトProposed Rule 26を公表した。この改正ドラフトが施行された場合、一部のカテゴリの機器の適用規格がUL471からUL60335-2-89に置き換わる。当社の一部製品もこの規制改正の影響を受けるため、UL60335-2-89での再評価などの対応が必要になる。 この規制改正の主な問題点は、規制施行までの期間が短いことである。規制への適応には時間がかかる一方で、この規制では施行期日が迫っており、施行期日までに対応することは難しい。施行期日までに対応が間に合わなかった場合、HC冷媒を使用する研究用冷蔵・冷凍機器の販売に多大な影響が出る。	継続	・ 代替規格を早く公表する。 ・ 代替規格の施行に伴い、十分な移行期間を設定する。	・ SNAP規則
2	医機連	SNAP規則による	・ 米国環境保護庁(EPA)が管轄するSNAP規則において、現在、HC冷媒を使	継続	・ 代替規格を早く公表する。	・ SNAP規則

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
		る安全規格の代替規格未決定	用する研究用冷蔵・冷凍機器には安全規格UL471 Supplement SBの適用が義務付けられている。 しかし、ULは2024年9月29日をもってUL471はUL60335-2-89に置き換える(UL471は廃止)ことを公表している。一方で、EPAは、SNAP規則の中で、HC冷媒を使用する研究用冷蔵・冷凍機器に適用するUL471 Supplement SBを今後何の安全規格に置き換えるかはまだ公表していない。製品の用途から、UL61010-2-011になる可能性もある。 置き換えられた安全規格への適合確認はかなりの期間を要すると推測される。よって、十分な移行期間を設定しなければ、HC冷媒を使用する研究用冷蔵・冷凍機器の販売に多大な影響が出る。		・代替規格の施行に伴い、十分な移行期間を設定する。	
3	医機連	規格・認証制度の複雑化による対応の困難	・規格の増加と複雑化に伴い、販売先の企業より、自社製品の対応だけで手一杯であり、弊社製造製品の法規制管理まで出来ないとのこと、販売を打ち切られたものも出てきている。	継続	・世界的な規格、法規制の統一化。	
4	医機連	規格・認証制度の複雑化による対応の困難	・地域、国によって異なった様々な規格が増えてきている上に複雑化しており、小さい企業では対応しきれなくなっている。	継続	・世界的な規格、法規制の統一化。	・MDR等
5	印刷機械	規格・認証制度の複雑化による対応の困難	・規格・認証制度が複雑で対応が難しい。費用面でも負担が大きい。	継続		
6	日機輸	安全規則対応の短い準備期間	・2023年9月21日に米国の米国消費者製品安全委員会が公布した「ボタン電池とコイン電池の安全規則」は、2024年9月21日に発効するため、対応準備期間が短い。	新規	・適切な準備期間を付与して頂きたい。	・ Safety Standard for Button Cell or Coin Batteries and Consumer Products Containing Such Batteries (Document Number 2023-20333)
10. 環境問題・廃棄物処理・炭素中立関連の諸規制						
1	日機輸	広範な環境規制の強化	・環境規制の強化により、以下の問題がある。 一有機フッ素化合物 (PFAS) の定義が不明確であり、企業が参照できる化学物質リストが存在せず、調査・対策に都度個別対応が要求される。 一事業 (半導体等) がグローバルに展開されており、例えば米国から装置部品を欧州に展開するなど様々な取引が発生する。米国だけでなく、欧州他グローバルに環境規制内容を調査し、各地域に応じた対応が求められる。	新規	・米国だけでなく欧州他地域の環境規制情報に関する情報を共有頂きたい。 ・自動車、航空、半導体などそれぞれの業界でコンソーシアムを組織し、環境規制への対応を進めている。業界コンソーシアムの状況の注視と情報共有を頂ければ有難い。 ・自動車業界や宇宙産業では現在の規制だけでなく将来規制も含め対象となる材料を開示 (FMD) しているとのこと。対象材料のデータベースを自動車業界など一部業界だけでなく広く活用できるように整備を政府機関に依頼頂けると有難い。	・半導体関連の環境規制強化
2	電機工	有害物質の報告義務	・米国TSCA PFASデータ報告規則(40CFR Part705)によると、米国内でのPFAS (有機フッ素化合物) の生産・使用状況、曝露、環境および健康への影響などの情報収集し、社会的影響などを考慮した、包括的な規制案を検討するべく、2011年1月1日から2022年12月31日までの期間においてPFASを含む化学と製品の製造および輸入をした米国法人に報告義務が課されているが、調査方法や報告方法において不明確な部分も多く、対応に苦慮している。	新規	・報告業務のガイダンスを明確にしてほしい。	・米国TSCA PFASデータ報告規則(40CFR Part705) (2023年10月11日公布、2023年11月13日施行)

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
3	日機輸	有害物質規制法(TSCA)の不適切な規制化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2022年3月に有害物質規制法 (TSCA) の改訂最終規則が公布され、PIP(3:1)を含む成形品は、2024年11月1日までの適用延期が認められる見込みでスベアパーツや現在米国に流通している製品も対象となっているなどの残課題もある。</li> <li>・2023年春に公布される予定の新しい規則に反映すると期待するが不明確。</li> <li>→2022年3月の最終規則で、PIP(3:1)を含む成形品の2024年11月1日までの適用延期が認められた。</li> <li>→2023年11月の再改定規則案で、EEEへの使用が想定される多くの部品の除外が提案され、EEE事業者への影響がかなり低減される予定。2024年夏ごろ改めて最終規則で正式に認められる予定。</li> </ul>	変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スベアパーツの除外、製造日起点での規制日設定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有害物質規制法(TSCA)</li> </ul>
4	日機輸	有害物質規制法(TSCA)の不適切な規制化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有害物質規制法 (TSCA : Toxic Substances Control Act) PBT (残留性、蓄積性、毒性) 規則は、2021年1月6日に公布されたが、同年9月17日付で改正最終規則が公布され、一旦禁止日が2022年3月8日に延期された。さらに同年10月28日付で改正提案が公布され、禁止日を2024年10月31日に延期する提案がなされた (その後2022年3月8日に最終規則が公布され正式決定)。さらに、2023年11月24日に一部の除外条件を盛り込んだ改正提案が公布された。</li> <li>しかしながら、依然として規制開始日の基準が「distribution in commerce」となっているため、流通在庫も対象となりメーカーとしては強制日よりかなり早い段階での対応を余儀なくされる。</li> <li>また、未対応在庫の廃棄が発生するなど環境及び経済的な影響が大きい。加えて世界中でどこでも制限されていない物質PIP(3:1)であることから、閾値の設定、リペアパーツの除外、研究開発目的用途の除外等についても盛り込まれるべきである。</li> </ul>	変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>・規制開始日の基準を「製造日」にする点や、閾値の設定、リペアパーツの除外、研究開発目的用途の除外を設定して頂きたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ Regulation of Persistent, Bioaccumulative, and Toxic Chemicals Under TSCA Section 6(h)</li> <li>・ Regulation of Persistent, Bioaccumulative, and Toxic Chemicals Under TSCA Section 6(h); Phenol, Isopropylated Phosphate (3:1); Further Compliance Date Extension <a href="https://www.federalregister.gov/documents/2021/10/28/2021-23337/regulation-of-persistent-bioaccumulative-and-toxic-chemicals-under-tsca-section-6h-phenol">https://www.federalregister.gov/documents/2021/10/28/2021-23337/regulation-of-persistent-bioaccumulative-and-toxic-chemicals-under-tsca-section-6h-phenol</a></li> </ul>
5	日機輸	有害物質規制法(TSCA)の不適切な規制化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・米国環境保護庁 (EPA) は2021年6月に、有害物質規制法 (TSCA : Toxic Substances Control Act) における化学物質のリスク評価に関する重要な政策変更を表明した。この中で最も問題となるのは、Whole Chemical Approachである。</li> <li>これは、従来行われてきた不合理なリスク (unreasonable risk) を個別条件において指定する方法を覆し、使用条件の大半が明確な場合に化学物質全体に対して不合理なリスクの決定を1回行うとするものである。</li> <li>このリスク評価の方法では、化学品や混合物と比較して暴露リスクが低い場合が殆どである成形品も、化学品や混合物と同様の不合理なリスクがあると見做され、不適切な規制化が成される懸念がある。</li> <li>現在TSCAにおいては第6条に基づく優先10物質の規制化プロセスが始まっているが、このリスク評価の変更の影響で、メチレンクロライドやトリクロロエチレンのように既に1年以上法案公表が遅れているものや、N-メチルピロリドンのように現在も法案が公表されていないものも出てきている。このメチレンクロライドやN-メチルピロリドンのような溶剤として使用される化学物質が成形品に偶発的に残存した場合も、化学物質全体として不合理なリスクがあると判断され規制化された場合、半導体製品などを含めて大きな悪影響が出る恐れがある。</li> </ul>	変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行TSCAに則り、不合理なリスクを使用条件別に、合理的かつ科学的に指定して頂きたい。</li> <li>・特に、成形品への適用については、少なくとも§2605(c)(2)(E)を適切に適用して頂きたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ EPA Announces Path Forward for TSCA Chemical Risk Evaluations <a href="https://www.epa.gov/newsreleases/epa-announces-path-forward-tsca-chemical-risk-evaluations">https://www.epa.gov/newsreleases/epa-announces-path-forward-tsca-chemical-risk-evaluations</a></li> </ul>
6	日機輸	化学物質PFASの不適切で広範な規制化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2030年より、メイン州ではすべての製品でPFAS (有機フッ素化合物) 含有が禁止されるが、PFASは現状、多くの製品で使用されている。PFOA (ペルフルオロオクタン酸) など有害性が確認されている物質に限定して規制するならともかく、PFAS全体を難分解性という理由のみで規制するのは妥当ではないという意見もある。PFAS全体を規制されると代替化が非常に困難なことをサプライヤより伺っている。PFAS全体を規制することはぜひ見送って頂けますよう強く要望する。</li> </ul>	新規	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有害性が確認されているPFAS類に絞っての規制化を要望。</li> <li>・代替技術が一般的に使用可能となるまでの禁止の延期。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・メイン州等の州法及び連邦法</li> <li>・ペルフルオロアルキル及びポリフルオロアルキル物質汚染防止法 (An act to stop perfluoroalkyl and polyfluoroalkyl)</li> </ul>

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
						substances pollution) MRS Title 38 Section 1614: Products containing PFAS
7	日機輸	化学物質PFAS の不適切で広 範な規制化	<p>・現在米国においては、有機フッ素化合物（PFAS）規制化の動きが活発である。特に各州における規制が連邦に先行しており、2021年7月にはメイン州においてAn Act To Stop Perfluoroalkyl and Polyfluoroalkyl Substances Pollutionが成立し、2023年6月にはその改正法が成立した。また、カリフォルニア州では、2022年9月に繊維成形品へのPFAS禁止法が成立し、ミネソタ州においても2023年5月にPFAS禁止法が成立した。更にワシントン州、ニューヨーク州、ニューハンプシャー州、ミシガン州、ニュージャージー州、ヴァーモント州などにおいてもPFAS規制法案が提案されている。</p> <p>これらに共通した問題点として、規制対象物質がクラス規制されることでCAS登録番号などでの明確な指定がない点や、対象製品が十分なリスク評価や代替可能性の検討を行わずに指定されている点が上げられる。連邦政府の動きとしては、米国環境保護庁（EPA）が2021年10月にPFAS Strategic Roadmap: EPA's Commitments to Action 2021-2024を公表しており、今後このロードマップに沿った規制化が検討されていく模様だが、先行している州法との整合性がとられるのかどうか非常に懸念される。これらの問題点が適切に解決されない場合、産業界の対応が非常に困難となり、規制そのものが有名無実化する恐れもある。</p>	変更	<p>・連邦政府と州政府には、整合のとれたPFAS規制化を実施して頂きたい。</p> <p>・その際には、少なくとも、対象化学物質のCAS登録番号指定、科学的なリスク評価と、代替可能性評価に基づく対象の指定と適切な猶予期間の設定などを行って頂きたい。</p>	<p>・ An Act To Stop Perfluoroalkyl and Polyfluoroalkyl Substances Pollution https://legislature.maine.gov/legis/bills/getPDF.asp?paper=HP1113&amp;item=1&amp;num=130</p> <p>・ An Act to Support Manufacturers Whose Products Contain Perfluoroalkyl and Polyfluoroalkyl Substances https://legislature.maine.gov/ros/LawsOfMaine/breeze/Law/getDocByld/?docId=101620</p>
8	日機輸	化学物質PFAS の不適切で広 範な規制化	<p>・メイン州で、PFAS(フッ素化合物)の規則が2021年7月15日に公布。数千以上のフッ素化合物を含む物質群であるPFASを一括に対象として、2023年からPFAS含有情報の届出を要求し、その後2030年からPFAS含有製品を禁止するもので、このままでは代替はもとより含有確認さえ困難で、電気・電子機器（EEE）事業者にとって順法できない。少なくとも以下の規制緩和が必要。</p> <p>－EEEの除外 －規制対象PFASの限定 －情報提供方法の簡素化 －猶予期間（少なくとも4年）</p> <p>2022年6月から施行規則の策定が本格化。10月14日に公布された2ndドラフトでは、微細な修正がなされたものの、依然PFAS全体が規制対象となっており、産業界への影響は変わらない。また情報提供期限が、申請書を提出した個別企業に6か月延期を与えられたが、対応できる状態ではない。2023年9月27日に経済産業省とメイン州との間で二国間会議を開催し、電機・電子4団体の代表（当社含む）も参加し、メイン州当局にEEE事業者の懸念と改善提案を伝えた。その際の資料の一部はメイン州議会に提出され、12月2日の議会審議に用いられた。</p>	変更	<p>・電機・電子4団体、及び現地工業会と連携して緩和に向けたロビー活動を実施予定だが、援護いただけると助かる。</p> <p>実行可能な規則にするため、経済産業省およびJETROからメイン州当局へアプローチしていただく予定。経済産業省とJETROの協力のもと、二国間会議でメイン州当局と直接コミュニケーションを実施できた。今後も継続してロビーを継続予定。</p>	・ No.1503
9	日機輸	難燃剤の含有 禁止規則	<p>・ワシントン州のより安全な製品規則で、最初の優先化学物質と優先消費者製品の案が2021年4月に決定されたが、電機電子機器に関わる優先消費者製品『電気電子機器のデバイスケーシング』の優先化学物質として、『有機ハロゲン系難燃剤』および5種の『リン酸系難燃剤』が挙げられている。有機ハロゲン系難燃剤はかなり幅広い設定で、何百以上の難燃剤が該当し、有害ではない物質も規制される。またリン酸系難燃剤は、他国ではまだ電気電子機器への禁止はなされていない。もしこれらの難燃剤は電機電子機器業界ではかなり使用されており、このまま規制されると大きな影響を受けることになる。</p> <p>また2021年11月には、デバイスケーシング中の有機ハロゲン系難燃剤を規制することが妥当との報告書が公開された。しかしながら当局が実施したリスク評価方法が不備があり、適切なリスク評価を行った上で規制する有機ハロゲン系、およびデバイスケーシングを限定するべき（パブコメで電機・電子4団体、CTAからも意見書提出済み）。</p>	変更	<p>・『有機ハロゲン系難燃剤』は、規制対象物質を限定する。『リン酸系難燃剤』は規制しない。</p> <p>【電機・電子4団体意見書の骨子】</p> <p>①規制対象のHFR（有機ハロゲン難燃剤）を限定すべき。</p> <p>－HFRを一括で規制するのではなく、報告書のTable 3. Organohalogen flame retardants (HFRs) with existing hazard assessmentsに限定するとともに、最低4年の猶予期間を設けることを要望。</p> <p>②規制対象のエレキ製品の外筐を限定すべき。</p>	・ Safer Product for Washington

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
			2022年12月にはドラフトが公表され、屋内使用製品は2025年からTVとディスプレイが禁止、それ以外は2026年から禁止。一方屋外使用製品は2024年から情報提供。→製品カテゴリーで異なる禁止日が設定されたものの、依然として全ての有機ハロゲン難燃剤と全ての製品が対象である。2023年2月5日までのパブコメで、電機・電子4団体、CTAから意見提出予定。2023年11月に正式規則が公布。屋内使用製品は2025年からTVとディスプレイの筐体が禁止、それ以外の製品の筐体は2027年から禁止。一方屋外使用製品は2024年から情報提供。TV・ディスプレイの定義が先行するEUのディスプレイに関するエコデザイン規則と整合されたため、EEE事業者への順法リスクが減ったが、2027年からの全製品禁止に対しては、依然EEE事業者への影響が大きい。 2024年2月9日に経済産業省とワシントン州との間で二国間協議を実施。電機・電子4団体も参加し、ワシントン州当局に直接、懸念と提言を伝えた。		一人・環境へのリスク評価を行ったうえで、リスクの大きい製品に限定すべき。 一規制対象のEEE筐体をNY州ディスプレイ規則S4630Bに整合（コンシューマー向けディスプレイに限定）させることも適切。	
10	医機連	AIM法に基づくTTRF新規制施行までの短すぎる準備期間	・米国環境保護庁(EPA)は、2023年10月24日にAIM法に基づく「Technology Transitions Final Rule (TTRF)」という新規制を公表した。この規制が施行された場合、特定の分野やサブセクターでのHFC（フルオロカーボン）の使用が制限される。当社の製品もこの規制の影響を受けるため、冷媒の代替策などの対応が必要になる。 この規制の主な問題点は、規制施行までの期間が短いことである。規制への適応には時間がかかる一方で、この規制では施行期日が迫っており、施行期日までに対応することは難しい。施行期日までに対応が間に合わなかった場合、HFC冷媒を使用する研究用冷蔵・冷凍機器の販売に多大な影響が出る。	新規	・規制施行までの期間の延長。	・AIM法
11	日機輸	「修理する権利」法による弊害	・2024年7月より、ミネソタ州及びカリフォルニア州ではデジタル電子機器の修理マニュアル及び修理パーツを一般ユーザー及び一般修理業者に対し、契約修理業者と同じ条件で提供しなければならない要求が生じるが、当該製品を熟知し、トレーニングをされた契約修理業者と同じ条件とするには安全上、機密上のリスクがあり、問題がある。	新規	・契約修理業者に対して、一般ユーザー及び一般修理業者と提供するマニュアル及び修理パーツに差があることを認めてほしい。	・ミネソタ州：[325E.72] DIGITAL FAIR REPAIR. ・カリフォルニア州：Senate Bill No. 244 CHAPTER 704
12	日機輸	リサイクルマーク規制の強化・独自のルール	・カリフォルニア州で、製品及び包装に、リサイクル可能と誤認を招くリサイクルシンボルを禁止する規制が採択された。日本のブラマーク、欧州やアジアの規制で表示が義務付けられている多くのリサイクルシンボルの表示が不可能となる。規制は当局がリサイクル可能材のリストを発行してから18か月後に強制となる。 電気電子製品の包装は他地域共通の仕様になっており、これらの包装の表示を全て米国専用のデザインに設計変更することはメーカーにとって大きな負担となる。	継続	・既に設計済の製品及び包装は規制対象外として頂きたい。 ・また、海外の規制で表示が求められているマークは規制対象外として頂きたい。	・CA州 SB343 An act to amend Sections 17580 and 17580.5 of the Business and Professions Code, and to amend Sections 18015 and 42355.5 of, and to add Section 42355.51 to, the Public Resources Code, relating to environmental advertising.
13	日機輸	リサイクルマーク規制の強化・独自のルール	・2024年ごろから、カリフォルニア当局がリサイクル可能と判断した包装材料について、チェイシングアローシンボル等のリサイクル可能と解釈される可能性のあるマークの表示を禁止される。 包装材はグローバルで共通化されることが多く、他国向けのチェイシングアローシンボルも禁止になると、米国専用で包装材の設計をする必要があり、コストが大きく跳ね上がるだけでなく、製品の管理が煩雑になるなど、産業界に混乱を招いている。また当局がリサイクル可能材料を公表するのが2024年1月1日頃とされており、その18か月後には本規則を遵守するため、対応期間が短すぎる。 2024年1月にカリフォルニア当局は、各包装材料に対するリサイクル可否の報告書案が公表。同時に実施されたパブコメで、CTAを通して意見提出予定。	変更	・他国向けチェイシングアローシンボルは表示可能として欲しい。	・カリフォルニア州包装材表示規制SB343
14	日機輸	リサイクルマーク規制の強化・独自のルール	・2024年1月18日より、州内に販売される硬質プラスチック容器は少なくとも10%のリサイクル材を使用する。今後順次リサイクル材使用率を拡大し、最大50%まで増加。 先行するカリフォルニア州法よりも硬質プラスチック容器の定義が広く、部品トレイなど、多大なEEE包装材が対象となる。そもそもこの規則は、食品	継続	・EEE包装材を対象外として欲しい。 ・少なくともカリフォルニア州法と整合して欲しい。	・ニュージャージー州硬質プラスチック容器へのリサイクル材使用規則S2515

※経由団体：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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
			容器など不法に廃棄されやすい容器を対象としたものであり、不法投棄のリスクが少ないEEE包装材を対象とするべきではない。			
15	日機輸	リサイクルマーク規制の強化・独自のルール	・グローバルに循環経済活動の高まりで、包装材等での包装材等での材質表示マーク (or リサイクルマーク) に関わる規制が活発化。各国あるいはアメリカにおいては州単体で、独自ルールで運用される場合 (マークが異なる、他国のマークの記載を禁止するなど) が散見されており、結果、個別対応を強いられ、更新頻度も高くなり、事業負荷が高いことはもとより、グローバルに見ても非効率に思われる。	新規	・独自ルールは貿易制限的でもあり、循環経済を遂行する上でもグローバルに統一することを政府間でグローバルに協議頂きたい。	・各国の包装材等の規制 (材質表示マーク (or リサイクルマーク) に関わる規制)
11. 非効率な行政手続き・予見性を欠く法制度等						
1	日機輸	連邦法と州法との規制内容の不一致	・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。	継続	・共通規制にして頂きたい。	・CA州TITLE 20 APPLIANCE EFFICIENCY REGULATIONS / DOE Energy Conservation Standards for Battery Chargers
2	医機連	州により異なる法規制、複雑化	・州によって異なった様々な法規制が増えてきている上に複雑化しており、対応しきれなくなっている。	新規	・州法で法規制ではなく、米国として法規制を統一して欲しい。少なくとも罰則は米国法規制のみにして欲しい。	
3	日機輸	港湾労使交渉の法案の未整備	・港湾労使交渉は鉄道労使交渉とは異なり、議会による介入を認める法案がなく、2022年7月に医療給付問題で暫定合意した後、賃金・自動化を巡り交渉が停滞。現在、港湾は通常通り稼働しているものの、万一のストに備え、東海岸やメキシコ湾岸へ迂回させているケースが多数あり、これに伴い輸送コストも上昇。安定的に輸出入が行えるよう、港湾労使交渉についても法案の整備をお願いしたい。	継続	・連邦政府、州政府による労使交渉の早期妥結後押しするような法案の整備。	
4	医機連	サイバーセキュリティ対応確認の厳しいFDA審査	・サイバーセキュリティ対応確認のアメリカ食品医薬品局 (FDA) 審査官による過剰な質問事項に対する回答要請。質問の意図不明瞭な場合もあり、回答に苦慮。	新規	・照会内容の明確化をお願いしたい。	
5	日機輸	WTO改革への圧力	・バイデン政権は多国籍および多国間協定に積極的に関与するとメッセージを発信しているが、WTO上級委員会改革に対する強い圧力が依然として存在。しかし、これは今年後半に予定されている第13回WTO閣僚会議でも優先度が低いようであり、変化に対する期待はあまり高くない。	継続	・米国議会と協力し、日本、EUは米国に妥当な解決を求めてほしい。	・White House ・Japan & EU governments ・WTO statements
12. 政府調達						
1	日鉄連	政府調達のバイ・アメリカン法による内外差別	・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。	継続	・WTO政府調達協定に整合的な運用。	
2	日鉄連	政府調達のバイ・アメリカン法による内外差別	・2017年1月24日、トランプ大統領が「Construction of American Pipelines」という大統領令に署名。商務長官に対して米国内で新規建設、修繕、延長等が行われるパイプラインにおいて米国産材を (国内法) 最大限使用する計画を150日以内に大統領に提出することを求めている (2017年8月4日現在、大統領令署名から150日以上が経過しているが、未だ計画が公表されていない)。 鉄鋼製品については、米国内で溶解段階を経て生産されたものが米国産材と	継続		

※経由団体：各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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
			定義されており、米国産の半製品を用いて外国で生産されたもの、および外国産の半製品を用いて米国内で生産されたものについては、米国産とならない旨、規定されている。			
3	日鉄連	政府調達のバイ・アメリカン法による内外差別	・2017年4月18日、トランプ大統領が「Buy American and Hire American」という大統領令に署名。各連邦政府各機関に対して米国製品購入の最大化に向けた方策を大統領令署名から150日以内に検討することを求めている他、商務省とUSTRIに対して自由貿易協定（FTA）やWTO政府調達協定がバイ・アメリカン条項実施の障害になっていないかを150日以内に調査することなどを求めている。	継続		
13. デジタル・データ関連の問題						
1	日機輸	デジタル貿易とデータフローの未規定	・米国がWTO電子商取引関税モラトリアムに関する交渉テキストを提出し、「USMCAのテキストはもはや『ゴールドスタンダード』ではない」と宣言した後、業界は、Amazon、Meta、Microsoft、Apple、Netflixなどのテクノロジータイタン企業のニーズを超えたデジタル貿易規則の重要性を説明するのに懸命に取り組んでいる。バイデン政権ではこの作業は困難になる可能性があるが、トランプ政権の立場次第では、これらの問題に対する姿勢によって簡単になる可能性あり。	変更	・ USTRに説明し、データフローとデジタル貿易の言語が大手テクノロジータイタン企業だけでなく、あらゆる種類の企業に影響を与えることを強調する。 ・ 包括的な貿易と国際協定の言語を求める。	・ USTR ・ White House
2	日機輸	データ輸出規制	・ 業界では、バイデン大統領から数週間以内に「機密情報」と「個人を特定できる情報」の米国から「懸念される国々」（例：中国、北朝鮮、ロシア、イラン、シリア、キューバなど）への輸出を制限するとする大統領令（EO）を受けると予想されている。最終的な詳細はまだ流動的だが、特に航空機の当社航空電子機器ビジネスと現行の機内エンターテインメントビジネスモデルにどのような影響を与えるかについて懸念が高まっている。	新規	・ バイデン政権および関連機関の役員と協力し、グローバルビジネス向けのデータフローを維持するよう求める。	・ White House ・ DOJ ・ FTC ・ Commerce
3	日機輸	サイバーセキュリティ対策の強化	・ SBOM（Software Bill of Materials、ソフトウェア部品表）作成・運用を前提としたサイバーセキュリティ対策を要求される可能性がある。 －SBOM対応に伴い各企業のコンプライアンスコスト増（SBOM作成費用等）が見込まれる。 －契約先に対しSBOM情報を提示することで知財流出が懸念される。 ※SBOMは、ソフトウェアのライセンス情報、コンポーネント情報、コンポーネント同士の依存関係などをリスト化した一覧表。	新規	・ 製造者側の一方的・過度な負担増とならぬよう、利用者等も含めたセキュリティ確保の役割分担の明確化。 ・ EU（2024年中にサイバーレジリエンス法が成立・施行予定）等での制度化も踏まえ、国・地域ごとの区々の対応にならぬよう、SBOM作成・継続的セキュリティ対策等に関する各国・地域制度の調和。	・ Executive Order on Improving the Nation's Cybersecurity
4	日機輸	WTO電子商取引交渉の中断	・ WTO JSI / Eコマースの交渉はCOVID-19により後退したが、現在、76の加盟国がレビュー及びコメントできる公開テキストを提出。意見や法的枠組みの違い（特に米国、EU、中国の間）はあるが、少なくとも限られたコンセンサスをもたらす可能性のあるいくつかの強力なテーマがある。	継続	・ 日本政府や米国政府、またグローバルデータアライアンスなどの貿易団体と連携を続け、テキストができるだけ将来に対応したものになるよう取り組む。 ・ 米国に対して交渉に積極的に関与するよう求める。	・ White House ・ Japan & EU governments ・ WTO statements
14. 人権デューデリジェンスに関する問題						
1	電機工	人権デューデリジェンスに関する事務負担増加の懸念	・ 人権デューデリジェンスの動きの加速に伴い、これらに対応するための事務負担（人的リソースなど）の増加が懸念される（現時点ではまだ大きな負担にはなっていない）。	新規		
2	日機輸	ウイグル強制労働防止法による製品の輸入規制強化	・ 2021年に「ウイグル強制労働防止法（UFLPA）」が成立した後、米国税関および国境保護局（CBP）は、中国からの輸入品に対する制限を大幅に強化。これは、その製品が全体または一部がウイグル強制労働によって生産されたという前提に基づく。強制労働によって生産された商品は以前から米国政府によって押収可能であったが、UFLPAは、商品またはその構成部品のいずれかが新疆ウイグル自治区（XUAR）内で生産されたとされる場合、輸入	新規	・ 中国の反発に対抗するために米国税関および国境保護局（CBP）に提供された取締り手段に抵抗するよう求める。	・ White House ・ Department of Homeland Security ・ (CBP)

※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。

問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
			業者にその商品が強制労働で生産されていないことを証明する責任を課す。これにより、アパレル、低品質シリコン、特定の自動車部品や材料など、対象産業において大きな貿易の混乱が引き起こされている。			
3	JEITA	ウイグル強制労働防止法における課題	・2021年12月に米国ウイグル強制労働防止法が成立して、新疆ウイグル自治区産品、及び新疆ウイグル自治区出身の労働者が働いている新疆ウイグル自治区以外の中国企業製造の製品の米国輸入規制が強化され、米国得意先などから遵守要請、調査依頼を頻繁に受けとるようになってきた。 また、米国空港、港で米国税関で差し止められる製品がアルミニウムにも拡張されているニュースも入っているが、 ①Tier 1のサプライヤー以前の原材料までに遡っての調査は不可能に近く、多大な労力と時間がかかる。 ②中国での本格的なサプライチェーンの調査を実施するには、中国政府の対抗措置、不買運動につながる可能性がある。	継続	・疑わしいポリシリコン、アルミニウム等が含まれた製品というだけで全てを米国港、空港で差し止めするのではなく、de minimisルールの採用をいただきたい。	・ウイグル強制労働防止法
4	日機輸	ウイグル強制労働防止法における課題	・2021年12月にウイグル強制労働防止法が成立し、新疆ウイグル自治区産品の輸入規制が強化され、米国に製品を納入する顧客などから遵守要請や調査依頼を頻繁に受けようになっているが、 ①サプライチェーンを原材料レベルまで遡っての調査には膨大な工数がかかる。 ②中国での本格的なデューデリジェンスを実施するには、中国政府の対抗措置や中国での不買運動につながるリスクが想定される。	継続	・今後は、左記法令の運用動向に目を配っていただくと共に、人権労働コンプライアンスに関するデューデリジェンスの実施手法や実施範囲に関する有益な情報を随時にご教示頂きたい。	・ウイグル強制労働防止法など or ・米国貿易協定法(Trade Agreement Act)を追記
5	日機輸	ウイグル強制労働防止法における課題	・強制労働を企業として許容せず、その撲滅に対し尽力するのは当然ではあるものの、新疆ウイグル自治区からの輸入品が強制労働で生産されたものでない企業が明白に証拠を示すことができない限り、同自治区が関与する産品輸入は原則禁止するとされているが、明確な基準の提示がない場合、サプライチェーンの混乱、リソース不足など事業への影響が懸念される。	継続	・透明性のある予見可能な審査基準の制定。 ・審査基準運用に関するガイドライン等の周知。 ・サプライチェーンの透明性向上に向けた施策。	・ウイグル強制労働防止法(UFLPA)
15. 新型コロナウイルスに起因する問題						
1	自動車部品	COVID-19による中部発着の欧米路線が未再開	・新型コロナウイルスの流行により、ほぼすべての海外路線が無くなり、現在では段階的に再開されているものの、中部圏においては欧米路線の再開が無く、駐在員の渡航や一時帰国などにおいて身体的な負担になっている。	継続	・中部圏への欧米路線の再開の働きかけ。	
2	印刷機械	COVID-19によるI-94更新手続きの困難	・Covid-19の感染リスクを考慮すれば米国国内での更新手続きが最善のオプションではあるものの、更新には非常に長い期間を要することに加えて高い弁護士費用が掛かる。	継続	・I-94の更新手続きの簡素化（国外に出る必要なく）が望まれる。	・移民法
16. 地域紛争に起因する問題						
1	日機輸	海上輸送の遅延長期化・深刻化	・干ばつ、地域紛争影響に伴う日本/アジア地域からの海上輸送リードタイムの延長が発生している。 具体的には、コロナ禍以降、改善がみられていたが2023年末より再度悪化、1週間以上の遅れが発生している。この遅延原因としては、干ばつに伴うパナマ運河の通航規制と国際紛争によるスエズ運河の通航規制である。これにより、①生産ラインのストップ ②海上輸送ルート変更に伴う物流費コストアップ ③Air緊急対応による物流費コストアップと損害が出ている状況である。	継続	・自然災害や国際問題による影響のため、一企業一拠点で対応できる課題ではないことは理解しているため、国・経済界としての対応をお願いしたい。	
2	印刷機械	フーシ派の船舶攻撃による紅海、スエズ運河航路の影響	・紅海航行リスクに伴う海運への影響について、米国東側等で以下の問題がある。 －EU域内等への運行日数の延伸。 －コンテナ廻送の延伸。 －スペースの切迫と運賃の高騰。	新規	・安全な航行の確保。	
99. その他						

※経由団体：各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。



問題番号	経由団体	問題点	問題点の内容	状況	要望	準拠法
1	自動車部品	コンテナ開梱・貨物盗難被害増加	・LAX港から配達先までの鉄道輸送途中に、コンテナが開けられシールが貼り替えられる被害が2022年に3回発生した。コンテナに積載されていた品目は主に自動車部品で、一部の貨物は開梱されていたが盗難されることはなかった。今後も繰り返し発生する場合、強化シールの取り付けを検討予定。	継続		
2	日機輸	物価高騰	・材料費、購入品の価格高騰により、損益の悪化。	継続	・インフレ抑制政策の継続。	
3	自動車部品	材料費の高騰	・アルミ・鉄鋼などの材料費高騰による経営的な負担が大きい。	継続		
4	日機輸	材料確保の困難	・材料（樹脂）不足により、治工具製作納期が長期化している。生産準備に支障がでている（直近の例：ECTコイル）。また、半導体などに代表される電子部品の遅れも顕著であり、設備製造に遅れが増えている。	継続		
5	自動車部品	値上げ交渉の困難	・インフレ、賃金上昇分の客先への価格転嫁が難航。コスト上昇要因の説明、そのバックデータの提出依頼など交渉にかける工数が増加。また客先により対応もマチマチで満額転嫁が難しい状況。	新規	・政府や外郭団体による交渉ガイドラインの設定、及び自動車メーカーへの指導。	

※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。