



物流ニュース

NO. 131

2018年3月

英国のEU離脱がグローバルロジスティクスに与える影響

1. 貿易・物流の側面から見た欧州という地域

広く知られている通り、EU域内の国で生産されたモノは、EU域内の他の国に販売された場合、通関等国境手続きも関税納付も必要なく、あたかも国内貨物のように自由に動かすことができる。加えてEU域内においては、EU域外を原産国とする輸入貨物についても、EU域内のどこかの国で一旦輸入通関を許可され関税が納付されてしまえば、その後EU域内の他の国に転送されたとしても、国境手続きも関税再納付もなく、これまたあたかも国内貨物のように自由に動かすことができる。

このように国境手続きも関税納付も必要ない市場は“単一市場” (Single Market) 或いは“統一市場”と呼ばれており、Brexit 後も英国がこの単一市場に残れる (Soft Brexit) のか、それとも残れない (Hard Brexit) のかが、英国を含む欧州市場に関わりを持つ人々の最大の関心事となっている。

そこで今回は、貿易及び物流の側面から見た場合、欧州という地域がどのような地域なのか、物流に軸足を置いて述べて行くこととする。

A) EU の基礎としての関税同盟

締約国・地域を原産地とする輸入品に対しては関税を適用せず、締約国外の国・地域を原産国とする輸入品に対しては共通の関税率と関税制度を適用する自由貿易の枠組みを関税同盟と呼ぶ。

しかし、南米南部共同市場メルコスール (MERCOSUR) やEUに代表されるこの関税同盟だけでは、現在のEUのようにヒトやモノが自由に行き来できる統一市場とは言えない。実際、メルコスール締約国間の貿易においては、締約国を原産国とする輸入品に対しても輸入通関手続き等の輸入手続きは行われており、メルコスール締約国が原産国であることの証拠として原産地証明の提示が求められる場合もある。

ヒトやモノが自由に行き来できる単一市場或いは統一市場が出現するには、さらに踏み込んだ枠組みが必要なのである。

B) 関税同盟から統一市場としての EU へ

1967年にフランス・西ドイツ・イタリア・ベネルクス三国 (オランダ・ベルギー・ルクセンブルグ) により結成された欧州共同体 (European Community : EC) が関税同盟に発展し、1973年に英国・アイルランド・デンマークが、1981年にギリシャが、1986年のスペイン・ポルトガル加盟等が順次加盟した後、1993年1月にヒト・モノ・サービス・資本の国境を越える手続きが廃止され、これを以って欧州に単一市場が出現した。

この市場統合を背景に1993年11月1日に発効したマーストリヒト条約に基づいて、ECの後を受け発足した枠組みが現在のEUである。単一市場誕生後も加盟国は増え続け、現在加盟国は28ヶ国となっている。

C) EU 周辺の欧州の枠組み

欧州には EU 以外の枠組みも欧州単一市場を構成する重要な要素として存在しており、Brexit 以降の英国の欧州における立ち位置がどうなるのかを占う上で重要であると思われるので、以下に概略をご説明する。

(1) シェンゲン協定 (Schengen Treaty)

1985年6月14日に欧州共同体の原加盟国であるフランス・西ドイツ・イタリア・オランダ・ベルギー・ルクセンブルグにより締結され、1997年のアムステルダム条約署名により EU 法の一部として取り入れられたシェンゲン協定の概要は以下の通り。

- ① 域内自由移動：シェンゲン領域内では原則として国境管理を廃止し、締約国国民及び合法的に入域した第三国国民の移動の自由を規定。
- ② EU 加盟国の外圍国境（シェンゲン協定加盟国と非加盟国との間の国境）の管理に関する共通規則の適用。
- ③ 短期滞在ビザ、難民申請者に関する共通規則の適用。
- ④ シェンゲン協定加盟国間における警察・司法協力の強化。
- ⑤ シェンゲン情報システム（SIS）を構築し、シェンゲン協定加盟国間で特定のヒトやモノの情報をデータベースとして共有。

28ヶ国の EU 加盟国の中でシェンゲン協定に参加しているのは、英国・アイルランド等6ヶ国を除く22ヶ国である。

EU 加盟国ばかりでなく、後述する EFTA の加盟国であるアイスランド・ノルウェー・スイス・リヒテンシュタインの4ヶ国もシェンゲン協定に参加している。

シェンゲン協定に参加している国と国の間のトラック輸送ではドライバーの出入国手続きは一切必要ないのに比較し、シェンゲン協定に参加している国と参加していない国の間のトラック輸送では国境でのドライバーの出入国手続きが必要になる。

(2) 欧州自由貿易連合 (EFTA : European Free Trade Association)

欧州経済共同体 (EEC) に対抗し、欧州での主導権獲得を目指す英国主導のもと、EEC 非加盟の英国、オーストリア、スウェーデン、スイス、デンマーク、ノルウェー、ポルトガルの7ヶ国で1960年5月3日に結成されたのが、EFTA であり、EU とは異なり政治統合を目標とせず、且つ共通関税の設定を行わないこととされた。

その後、フィンランド、アイスランド、リヒテンシュタインが加わり、加盟国は10ヶ国となったが、EC/EU 加盟に伴いデンマーク、ポルトガル、オーストリア、スウェーデン、フィンランド、そして EFTA を主導していたはずの英国が相次いで脱退し、現在ではアイスランド・ノルウェー・スイス・リヒテンシュタインの4ヶ国が加盟国となっている。

(3) 欧州経済領域／地域 (EEA : European Economic Area)

EFTA 加盟国が EU に加盟することなく、EU の単一市場に参加することができるよう1994年1月1日に設置された枠組みが EEA である。加盟国は、EU28ヶ国に EFTA 加盟国の中スイスを除くノルウェー・リヒテンシュタイン・アイスランドの3ヶ国を含めた31ヶ国である。

ノルウェー・リヒテンシュタイン・アイスランドの3ヶ国は、EU 単一市場へアクセスできる権利を有すると共に、4つの自由（ヒト、モノ、サービス、資本）を EU との間で共有しており、教育、環境、観光、消費者保護等その他広い分野でも、EU と協力しているが、通商政策については EU と共有関係にはなく、関税同盟としての EU に参加しているわけではない。

EEA 内の意思決定については EU と EFTA による合議などを通すことにはいるが、実質は広く EU 法への準拠が求められ、ノルウェー・リヒテンシュタイン・アイスランド

の3ヶ国に対しては、EUへの一定額の拠出金の支払も義務付けられている。

(4) 欧州域内の車両の相互通行

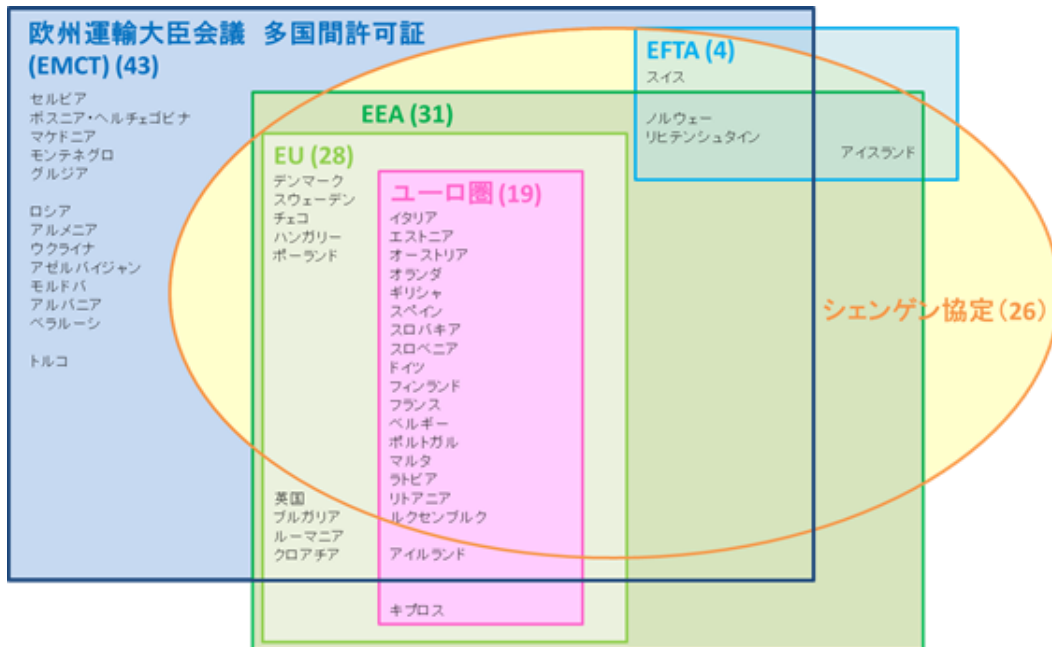
次に、物流にとって最も重要な欧州域内の車両の相互通行の枠組みについて述べる。英国を中心に見た場合、以下の通りおよそ三つの枠組みがある。

許可証の種類	①コミュニティ・ライセンス Community Licence (及びStandard International Operators Licence for road transport)	②二国間許可証 Bilateral Permit	③欧州運輸大臣会議 多国間許可証 European Conference of Ministers of Transport (EMCT) multilateral permit
概要	Standard International Operators Licence保有者はコミュニティ・ライセンスを取得できる	イギリスが二国間協定を結んでいる国での相互通行が可能	欧州運輸大臣会議 多国間協定を結んでいる43か国での相互通行が可能。Quotaシステムがあり、一年に発行できる許可証の数が限られている。
シングル/数次	シングル(一往復のみ有効)	・シングル ・数次(モロッコのみ。上限15往復)	数次(通行回数の上限なし)
対象国	・EU加盟国28か国 ・欧州自由貿易連合 (EFTA)	ベラルーシ、ジョージア、カザフスタン、モロッコ、ロシア、チュニジア、ウクライナ トルコに関してはトルコを経由する場合	EMCT多国間協定加盟国 43か国
有効期間	5年間	(記載なし)	1年間
発行者	Traffic Commissioner of Central Licensing Office	DVSAのIRFO (国際道路貨物事務所)	DVSAのIRFO (国際道路貨物事務所)

これら三つの枠組みの中最も有力な枠組みは、英国発着の輸送のみならず、東欧圏も含む欧州43ヶ国共通の枠組みであると共に、通行回数の制限もない欧州運輸大臣多国間許可証(EMCT)であろう。

D) 物流の面から見た欧州の全体像

EMCTを前提とした車両の相互通行と先述の三つの枠組みと組み合わせて鳥瞰して見ると、凡そ以下の図の通りになる。



これを見ると、欧州の多くの国の間の物流においては、輸出入手続き、関税納付、車両の運転者の出入国手続きの両方が不用で、輸送を担う車両の相互通行も広く認められていることが分かる。また、シェンゲン協定に加盟していない英国についても、車両の運転者の出入国手続きは必要ではあるが、輸出入手続き、関税納付は不要で、車両の相互通行も広く認められている国であることが理解できる。

2. 英国の選択肢と BREXIT の行方

A) メイ首相の英国が描いた EU 離脱の方向性

2017年3月29日付で英国メイ首相は、ドナルド・トゥスク欧州理事会議長宛に以下のような英国のEU離脱に関する方向性を示す書簡を送付した。

- ① リスボン条約第50条に基づき、EUへ離脱通知を行うことを宣言。
- ② 離脱後も、EUとは経済および安全（治安）については深く特別な協力関係を結びたい。
- ③ EUとの協定なしには、英国・EU間の商取引はWTOに基づくもののみとなってしまうが、それはお互いが望んでいる関係ではない。
- ④ EUの「4つの自由」（ヒト・モノ・サービス・資本の移動の自由）は切り離せないことは理解しており、「いいとこ取り（cheery-picking）」をするつもりはない（すなわち、欧州単一市場の恩恵を受けながら、移民の受入のみ拒否することはない）。
- ⑤ 英国・EU間のFTAについては、いまだかつてないほどの広範囲をカバーし、野心的な協定を提案したい。（英国の得意とする）金融サービスやネットワーク産業を含み、公正でオープンな貿易環境を維持したい。
- ⑥ 離脱交渉と並行して、将来の協力関係の条件についても合意を進めたい。

即ち、メイ首相の英国は、欧州単一市場へのアクセスを維持する“Soft Brexit”ではなく、移民の受け入れの制限と引き換えに欧州単一市場へのアクセスを捨てる”Hard Brexit”を選んだということである。

リスボン条約第50条に基づくこの書簡により、英国とEUは2年間の交渉期間に入り、双方が交渉延長に同意しない限り、2年後の2019年3月30日午前零時に英国はEUを離脱することになった。

B) 英国のEU離脱までの日程と見通し

ドナルド・トゥスク欧州理事会議長宛にEU離脱を宣言する書簡を送付した半年後の2017年9月22日にフィレンツェで行った演説で、メイ首相は以下のようなBrexitの筋道を披露した。

- ① 移行期間： 2019年3月の離脱以降2年間とし、その間EU規則に概ね従うことを提案。
- ② 通商関係： EEAモデルや既存のFTA/EPAとは異なるEUとの特別なパートナーシップを志向。
- ③ 輸入関税： 離脱後もEUに対しては輸入関税を適用しない。
- ④ 予算拠出： 移行期間中の予算拠出（約200億ユーロ）に応じることを示唆。
- ⑤ EU市民権： 移行期間中の英国への移住・就労の継続を提案。

それに対して、パルニエ主席交渉官をはじめとするEU側の反応は、EU市民権につき英国がBrexit以降もEU法に整合する法制度を維持することに合意したこと、（金額については議論の余地を残しているとは言え）英国が約束した拠出金（EU側に対する英国側債務）の支払いに合意したこと等に対し、一定の評価をするとコメントした。

一方、英国側においても、移行期間を設定し離脱後の混乱を回避しようと努力していること、既存枠組みを踏襲せずEUとの特別な関係への方向性を示したこと等を評価する声が大半を占めていると思われる。

その後EU側では、2017年12月14日の欧州理事会で、英国在住EU市民・EU在住英国市民の権利保障、英・アイルランド間国境問題の解決、清算金問題の解決等に十分な進展を確認、翌12月15日にはその確認を受けて次の段階へ移行することを承認した。その後、2018年1月29日にEUは、「移行期間」に関する交渉方針を示した「交渉指令」を採択し、移行期間は2019年3月末の英国のEU離脱から1年9ヶ月に限定すべきとされた。

これにより今後の英国・EU間交渉の焦点は、この移行期が終了した後の枠組みのあり方に絞られることになった。

今後、枠組みのあり方に関する交渉は、2018年3月、6月、10月の各月2日ずつ、計6日間をかけて欧州理事会で行われることになるが、英国が2019年3月末にEUを離脱するための諸手続きを考慮すると、2018年10月中には決着しておく必要があると言われており、2018年10月18・19日の欧州理事会終了までに交渉が決着するかどうか、大きな焦点となると思われる。

3. BREXITが物流に与える可能性のある影響

上述のように英国とEUの間の離脱交渉の決着にはまだ時間がかかるとおもわれ、Brexitが物流にどのような影響を与えるかを現時点で予想することは、非常に難しい。

しかし、前章で述べたように英国が、EU諸国を中心とする欧州諸国の中でも、「車両の運転者の出入国手続きは必要だが、輸出入手続き、関税納付は不要で、車両の相互通行が広く認められている国」であることを考えると、以下のようなことが予想できるであろう。

A) コスト増要素になり、リードタイムにも影響する可能性のある輸入通関手続き

これまでEU諸国から英国に持ち込まれた物品については、生産地が何処であるかに関わりなく、輸入通関等の輸入手続きは必要なかったが、英国が現在の想定通りHard BrexitベースでEUを離脱し、更に先述の移行期間が終了した後は、生産国・地域が何処であるかに関わりなく、海外から持ち込まれる物品については、例外なく輸入手続きが必要となる。

英国からEU諸国に持ち込まれた物品についても、生産地が英国であろうとどこであろうと輸入通関手続きが必要になる。

輸入通関手続きについては、以下に示した世界銀行のLPI = Logistics Performance Indexで示されている通り、英国及びEU諸国の通関（Customs）の評価は高く、物流リードタイムに与える影響はそれほど大きくないようにも見える。

Country	Year	LPI		Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics competence		Tracking & tracing		Timeliness	
		Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Germany	2016	1	4.23	2	4.12	1	4.44	8	3.86	1	4.28	3	4.27	2	4.45
Luxembourg	2016	2	4.22	9	3.9	4	4.24	1	4.24	10	4.01	8	4.12	1	4.8
Sweden	2016	3	4.2	8	3.92	3	4.27	4	4	2	4.25	1	4.38	3	4.45
Netherlands	2016	4	4.19	3	4.12	2	4.29	6	3.94	3	4.22	6	4.17	5	4.41
Singapore	2016	5	4.14	1	4.18	6	4.2	5	3.96	5	4.09	10	4.05	6	4.4
Belgium	2016	6	4.11	13	3.83	14	4.05	3	4.05	6	4.07	4	4.22	4	4.43
Austria	2016	7	4.1	15	3.79	12	4.06	9	3.85	4	4.18	2	4.36	7	4.37
United Kingdom	2016	8	4.07	5	3.98	5	4.21	11	3.77	7	4.05	7	4.13	8	4.33
Hong Kong, China	2016	9	4.07	7	3.94	10	4.1	2	4.05	11	4	14	4.03	9	4.29
United States	2016	10	3.99	16	3.75	8	4.15	19	3.65	8	4.01	5	4.2	11	4.25
Switzerland	2016	11	3.99	10	3.88	7	4.19	14	3.69	14	3.95	12	4.04	14	4.24
Japan	2016	12	3.97	11	3.85	11	4.1	13	3.69	12	3.99	13	4.03	15	4.21
United Arab Emirates	2016	13	3.94	12	3.84	13	4.07	7	3.89	18	3.82	18	3.91	18	4.13
Canada	2016	14	3.93	6	3.95	9	4.14	29	3.56	15	3.9	9	4.1	25	4.01
Finland	2016	15	3.92	4	4.01	16	4.01	30	3.51	16	3.88	11	4.04	16	4.14
France	2016	16	3.9	17	3.71	15	4.01	20	3.64	19	3.82	15	4.02	13	4.25
Denmark	2016	17	3.82	14	3.82	24	3.75	15	3.66	9	4.01	25	3.74	30	3.92

出所：World Bank Logistics Performance 2016

しかしながら、これまでEU域内の物流では発生しなかった輸入通関料は、金額的には大きくないとはいえ、コスト増要素と考えなければならない。

加えて、英国の貿易が輸出入共に約半分をEUに依存していることを考慮すると、通関件数は現状の凡そ二倍に増えることが考えられ、これまで維持出来ていたクオリティが維持できるかどうかについても、不安が拭えないであろう。

B) コスト増要素として大きい輸入関税

これまで EU 諸国から英国に持ち込まれた物品については、生産地が何処であるかに関わりなく、関税の納付は必要なかったが、英国が EU を離脱し、更に先述の移行期間が終了した後は、海外から英国に持ち込まれた関税対象品目については、例え生産国が EU 加盟国であっても、輸入関税の納付が必要となる。

英国から EU 諸国に持ち込まれた物品についても、例え生産地が英国であろうと輸入関税の納付が必要となる。更に、万が一英国と EU 間の離脱交渉が 2018 年 10 月中に決着に至らなかった場合には、EU 諸国が輸入する英国産品には、当面の間 WTO 関税が課せられる可能性が高く、これは輸入者にとって莫大なコスト増となる。

この事実は、英国企業のみならず、英国に生産拠点を有する企業にとっては、極めて大きなデメリットとなる。英国に進出した日本企業の最大の注目点もここにある。

先述の通り、英国の貿易は輸出入共に EU への依存度が非常に高いことに鑑み、英国に生産拠点を持つ企業にとって、この輸入関税の問題はかなり深刻であると言わざるを得ないであろう。

C) 大きな影響は予想されない英・EU 間車両相互通行

先述の通り、英・EU 間の車両相互通行については、主として「欧州運輸大臣会議 多国間許可証」(European Conference of Ministers of Transport (EMCT) multilateral permit) に基づき行われている。

当該枠組みは EU とは独立した枠組みであり、英国の EU 離脱後も継続すると考えられることから、英・EU 間車両の相互通行には直接的影響は出ないと予想される。

4. むすび

現状では、英国・EU 共に英国が選択した Hard Brexit をソフトランディングすべく歩み寄りつつあるように見受けられるが、最悪 2019 年 3 月末に No Deal 状態でハードランディングする可能性もゼロではなく、当面 2018 年 3 月から 10 月に架けての 3 回の欧州理事会の動向を見守る必要があるであろう。

KEY WORD

英国の EU 離脱は 2019 年 3 月末。その後の暫定措置として設定される**移行期間**は、英国の主張が通れば 2 年で 2021 年 3 月末まで、EU の主張が通れば 1 年 9 ヶ月で 2020 年 12 月末まで。その間英国は、これまで通り**欧州統一市場へのアクセス**を維持できる可能性が高いと今のところ予想される。

この 1 年 9 ヶ月から 2 年の移行期間に、英国が EU との間にどのような**新たな枠組み**が構築できるのかを見極める必要がある。

これまで英国が享受してきた**欧州統一市場へのアクセス**と程遠い枠組みしか構築できない場合には、英国・EU 両側での**輸入手続き**や**輸入関税**が物流に対する大きな阻害要因となる可能性も否定できないであろう。

—株式会社日通総合研究所