

経済産業省 令和3年度補正予算  
経済連携協定関連ツール開発実証事業

「FTA活用のための原産地証明デジタルツール実証事業」実施報告

# 自動車業界



日本自動車工業会  
本田技研工業

日本自動車部品工業会  
アイシン

石井 秀明 様  
清水 一 様

業界単位の  
先進的な取組



## 自動車業界とEPA

自動車には約3万個の部品が使用されていることをご存知でしょうか。EPAを利用するための原産資格調査では、これら部品を供給するサプライチェーン全体で情報提供とその管理を行う必要があります。数多くの部品に対して完成車メーカーから町工場の部品メーカーまで企業間を飛び交う依頼と回答のメールや各種書類をどのように自動車業界としてまとめてきたのでしょうか。

自動車業界におけるEPAへの取組みについて、日本自動車工業会（以下、自工会）より本田技研工業の石井様、日本自動車部品工業会（以下、部工会）よりアイシンの清水様にお話を伺いました。

## メガEPA発効を控えて部工会から提案

清水様：

2018年当初直面していた問題として、複数の完成車メーカーからいだたく依頼方法や求められるアウトプットがばらばらで標準化されておらず、きわめて非効率なオペレーションになっていました。日EUやTPP11といったメガ協定の発効による調査依頼件数の増加が目前に迫る中、このままでは完成車メーカーの要望に応えられず自動車業界全体の機会損失に繋がるという危機感を持ち、自工会へ改善に向けたお願いをさせていただきました。

石井様：

部工会からの申し出を受けた自工会は完成車メーカーそれぞれの依頼項目や回答項目、依頼頻度を確認したところ、各社ばらばらであることが判明し、そして改善に向けた取り組みを開始しました。

自工会は標準化チームを作り、部工会と連携して依頼項目および回答項目を標準化し、ガイドラインを作成しました。標準化がある程度見えてきた段階で、効率化チームを立ち上げ、標準化したガイドラインをベースにしてJAFTASによるシステム化を進めました。

また、第三者証明制度の原産品判定依頼における判定基準等の不明点を経産省や日商に問合せし、JAFTASに反映させました。システム運用開始前にはJETROのEPA活用セミナーを通じて、関連するお取引先様に自動車業界の取組やシステム活用へのご協力のお願いをさせていただきました。

## 自動車業界特有の課題

EPAの原産資格調査は、そもそも複雑で難解なルールである上に、通常は通関業者が行う専門的なHSコードの分類作業や一部署のみでは完結しきれない多くの情報を必要としますが、自動車業界においてはさらに一筋縄ではいかない特有の課題があります。

石井様：

原産資格調査の課題に加えて、自動車業界は、①約3万点という数多い構成部品、②サプライチェーンの深い階層までの制度保証、③取引形態等の多用なサプライチェーンといった難しさがあります。

清水様：

完成車のEPA利用促進には仕入先の協力が必要不可欠になりますが、一方でこうした企業の多くがEPAのメリットを実感しにくく、組織的な対応ではなく個人での対応になりがちでした。

## ルールを標準化し、システムで効率化を

このような状況を踏まえ、自動車業界全体として解決に導くために実施した4つの活動を紹介いただきました。

### ①ガイドライン策定・合意

これまで完成車メーカー各社の独自の理解や考え方によってばらばらであった調査依頼に対して、これらが統一されることで原産資格調査の工数低減と自動車業界全体の高位平準化が図れると考えました。自工会と部工会が意見を出し合い、協力することで、サプライチェーン全体の負荷低減に必要な証明方法・回答方法の統一、業務の平準化、役割分担の明確化といった3つの柱で構成される自動車業界の原産性調査ガイドラインの策定に至りました。



これらは標準フォーマットや運用マニュアルとあわせて部工会のホームページで公開しています。

日本自動車部品工業会「EPA原産性調査 フォーマット類と運用マニュアル（第三者証明用）」

[https://www.japia.or.jp/topics\\_detail1/id=1136](https://www.japia.or.jp/topics_detail1/id=1136)

## ②標準化活動

原産品判定依頼の際に日商へ提出する根拠書類について、必要な記載項目を一点一点整理し、経産省・日商と連携して標準化を進め、輸出者・生産者の利便性を向上させました。

## ③効率化活動

標準化した業務をもとに、JAFTASの立上げに参加しました。東京共同会計事務所によるJAFTASのサービスは、システム開発・運営だけではなく、EPA専門家によるサポートデスクのフォローがセットとなったサービスです。これにより、調査リードタイムの短縮化と高い精度の実現に繋がっています。

## ④普及活動

JAFTAS立上げが見えてきた段階で、各部品サプライヤー様の経営層や幹部に呼びかけ、JETRO主催のEPA活用セミナーで自動車業界の取組みとJAFTASの協力依頼を説明させていただきました。また、実務者向けにJAFTASの操作説明会等を行いました。



## 普段使用している言葉でHSコードをふわっと検索

今回の実証事業では、実証事業期間中においてJAFTASの無料開放に賛同いただき、たくさんの業界の方に自動車業界のノウハウを共有いただきました。また、原産資格調査の力ギを握るともいえるHSコード分類の精度向上と容易化にも取り組みました。

石井様：

各完成車メーカーは同じ部品について異なる名前で運用していることがあります。また、HS分類の品目名ではギヤボックス、一般名称ではトランスミッションというように、品目名と一般名称が異なる場合があります。各社で専門用語と一般用語を提出し、HS LABにて一般用語によって検索できるようにしていただきました。

清水様：

自動車部品の証明において、鉄鋼の板がプレス加工によってドア部品に変わる、アルミのインゴットが鋳造によりトランスミッション部品に変わるといったいわゆる塑性加工の証明が重要な力ギを握る場合があります。部品HSコードと材料HSコードが特定できれば、CTCルールによって証明ができるケースも少なくありませんが、一方でそのために必要な原材料のHSコードの特定にあたり、ものづくりの基準であるJISコードと関税分類が紐づかない問題がありました。その中でも特に鉄鋼は非常に複雑で高い専門性が求められ、自動車部品証明の困りごとの一つとして挙げられていました。

こうした問題に対して、専門家である日本鉄鋼連盟様の力を借り、異業種連携によりJIS規格からのHSコード特定もHS LABにて実現することができました。

「HS LABの開発経緯」を詳しく知りたい方は、こちらをご覧ください。

[HS LABの開発経緯 — EPAに特化したHSコード検索サイト —](#)

## さらなるEPA活用拡大に向けて

石井様：

今後については引き続き自工会と部工会で連携して活動を行い、経産省主催のEPA活用推進会議で制度運用改善を議論し、標準化・デジタルツールに関しても自動車業界として得られた知見を他業界と共有しながら、EPA活用拡大に取り組んでいきたいと考えています。

また、自動車業界全体ではなく個社それぞれの取組みとなります。以前は量産段階になってから原産資格調査を行い、原産となった商品についてEPA活用を行っていたものの、非原産となった商品については為すすべがなくEPAを活用できないままとなっていました。

今後は、日EUや日英の完成車に対する原産地規則の厳格化や電動化による調達構造の大きな変化に備え、量産開始前の企画・開発段階から原産資格があるように予め仕込みを行うことが必要になってきます。こうした活動により日本の輸出の競争力を高め、日本のものづくりの強化・維持を図っていきたいと考えています。

## まとめ

石井様、清水様には、部品メーカーの課題を業界全体の課題として捉え、標準化、効率化、普及の3つの軸で活動されてきた歴史についてお話をいただきました。お二人のお話を伺い、やはり根本的な解決や目標達成に「近道はない」と感じました。一つずつ課題を紐解き、EPA活用に向けて活動を実施してきた知識やノウハウはJAFTASに搭載され、多くのユーザー様に利用いただいております。

これから業界として企業としてEPAに取り組もうとされている方や原産資格調査にお悩みの方は、先人の知恵と工夫をお借りしてご自身の業界や会社に合う形をご検討いただくのも一つの方法かもしれません。

JAFTASについて詳しく知りたい方は、こちらをご覧ください。

原産資格調査をサポートするクラウドシステム「JAFTAS®」

<https://jaftas.jp/jaftasfeature/>

