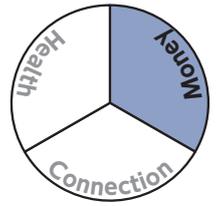


# 欧州

## ～ブレグジット問題は終わっていない～



経済調査部 首席エコノミスト 田中 理 (たなか おさむ)

### 英国に迫る新たな合意なき離脱リスク

1月末に欧州連合(EU)から離脱した英国は、年末までの移行期間中に、EUとの間で包括的な貿易協定の締結を目指している。両者は関税や非関税障壁のない自由貿易を継続したいとの思惑で一致しているが、産業補助金に関するEUルールを受け入れ是非や、英領海でのEU漁船の操業継続などを巡って、意見対立が続いている。

6月末の延長期限を超過し、移行期間の延長は法的にも政治的にも難しくなった。このまま年内に貿易協議がまとまらなければ、来年以降、英EU間の貿易は世界貿易機関(WTO)が定める最低限のルールに基づいて行われる。双方が輸出品の多くに関税を課し、モノやサービスの自由な行き来が遮断される。離脱協定の合意なしに協議期間が終了する「合意なき離脱」を回避した筈の英国に、貿易協定の合意なしに移行期間が終了する「新たな合意なき離脱」のリスクが迫っている。

英国は10月15日の欧州首脳会議までに合意が見通せない場合、合意なき離脱の準備作業に切り替える可能性を示唆している。EU側も議会承認に必要な時間を考えると、10月末を現実的な合意期限に設定する。協議期限が迫るなか、ようやく歩み寄りの機運も出てきたが、本稿執筆時点では合意がまとまるか予断を許さない状況にある。

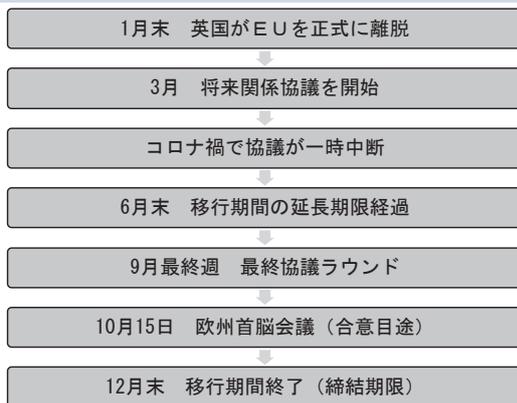
### 自動車の高関税や物流混乱の恐れ

英国とEUは、貿易協定を締結していない国からの完成車の輸入に10%の関税を課す。英国に立地する日本の自動車メーカーは、貿易協定が締結できない場合、英国政府に関税コストの補償を求める方針を示唆している。英国政府がこうした要請に応じるかは不透明だが、日本の進出企業にとっては、貿易協定の締結有無もさることながら、その具体的な中身が経営上の重大な関心事となる。

例えば、英EU間で協議中の貿易協定の原産地規則では、ある製品が優遇関税の適用を受けるためには、当該製品の原材料の一定割合以上が英国産かEU産であることが求められる。英国をEU向けの製造拠点とする日本の自動車メーカーは、部品調達先の見直しを求められる恐れがある。

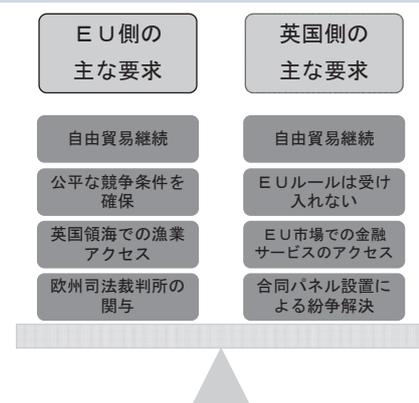
また、貿易協定を締結した場合も、英国とEUは相互に物品流入時の税関検査を開始する。貿易協定の先行きが不透明ななか、多くの企業が移行期間終了後の税関手続きへの準備が整っていない。税関検査に要する時間に加えて、書類の不備なども重なり、多くの車両が税関施設周辺で滞留することが不安視される。英国政府は、英EU間の物流拠点であるドーバー港やユーロトンネルの周辺地域で約7,000台が連なる渋滞が発生し、物流が混乱するリスクに警笛を発している。

#### 資料1 英離脱後の将来関係協議の日程



(出所) 第一生命経済研究所作成

#### 資料2 英EU間の将来関係協議の争点



(出所) 第一生命経済研究所作成