

カナダ委員会報告書「日加経済連携の強化に向けて」 参考資料

I	日加経済連携強化に向けた施策に関するアンケートについて	1
II	関税に関する課題	2
III	カナダに関する規制改革要望	5
IV	日加間の協力に関する関心事項	17

2006年4月6日
日本経団連

I 日加経済連携強化に向けた施策に関するアンケート調査について

1. 調査概要

日本経団連カナダ委員会では、下記によりアンケート調査を実施した。

2. 趣旨・目的

2005年11月の日加経済枠組みの立ち上げ後、1年間をめぐりに、政府間共同研究が開始された。これを機に、日本経団連カナダ委員会において、同共同研究終了後の日加経済連携強化の方向性についてとりまとめるための参考資料とすることを目的とする。

3. 調査対象

日本経団連カナダ委員会・同企画部会、貿易投資委員会・同企画部会、アメリカ委員会・同企画部会委員

4. 回答率

16% (対象企業240社・団体61
計301社・団体内 49社・団体)

5. 調査期間

2006年1月25日～2月8日

6. 結果概要及び取扱い

質問項目別回答企業数(業種別)は、右の表の通り。
回答より経済界から指摘するにふさわしい内容を選択し、日本経団連カナダ委員会として次頁以降に日加間で支障となっている関税に関する課題、規制改革要望、日加間の協力に関する関心事項をとりまとめた。

回答企業・団体が属する業種	回答企業数	回答団体数	「関税による支障有」との回答企業数	「関税撤廃の支障有」との回答企業数	規制改革要望への回答企業数	日加間協力等の関心事項への回答企業数
鉱業・オイルド	3			1	2	3
金属精製業	2	1		1	1	1
石油		1			1	
自動車・部品・用品	7	1	6		3	5
鉄鋼	3				1	3
電機	7		1		3	3
化学	1		1		1	
碍子	1		1			
化粧品	1					
紙	1					
食料品	1		1			
運輸・航空・水運	4				2	3
建設	1		1			1
建材卸	2				1	
商社	5		1		4	4
銀行・保険	4	1			2	1
旅行	1					1
その他団体		1				
計	44	5	12	2	21	25
回答企業数計44に占める割合			26.7	4.4	46.7	55.6

II 関税に関する課題（カナダ）

支障となっている関税	関税率(%)	支障の内容等
乗用車	6.1	コスト総額：208億円(05年年間乗用車関税支払額)=3,421億円(05年乗用車輸出総額)×6.1%
商用車	6.1	コスト総額：4.7億円(05年年間バス・トラック関税支払額)=78億円(05年バス・トラック輸出総額)×6.1%
玉軸受	5.5-6	2005年関税総額：約43万カナダドル(自動車組み付け以外の用途)。但し、支障ありと回答した企業がある一方、特に高関税とは言えず、支障は生じていないとする企業もあり。
タイヤ(乗用車・トラックバス用)	7	A社では、2006年から、直接カナダに対する輸出を中止し、米国経由でカナダへの供給に一本化している。米国のタイヤの関税は3.4～4%。
タイヤ(建設用)	6.5	同上
タイヤ(トラック・バス用、トレッド事業用台タイヤ)	6.5	同上
ビード用テープ	6.5	A社の在カナダ子会社の工場では、日本からタイヤ製造に使用するビード用テープを輸入。
66ナイロン糸	8	A社の在カナダ子会社の工場では、日本からタイヤ製造に使用する66ナイロン糸を輸入。中国からも輸入があるが、中国製品は関税5%であるのに対し、日本製品は8%の関税がかかる。(なお、ナイロン糸から作られるコードに関して、中国から米国へに輸出する際、タイヤ製造に使用される場合には税還付がある。)
車輪(鉄道車両用)	9.5	B社は、米国の競合メーカー品よりも高級グレードの車輪をカナダに輸出している。北米では年間約150万枚の車輪需要があるが、北米国内での車輪製造能力は約110万から120万枚。供給不足を補うため海外製の車輪を輸入している。米国では関税0%。 関税賦課による価格の差は20%から30%。関税がなければ、価格差は10%から20%になり、ユーザーの中には、この程度の価格差ならば品質の良いB社扱い品を選ぶ企業もあるとB社では分析。 B社からの輸出状況については、C社向けは1万2千枚/年の3年長期契約(2006年8月～2009年3月積みまで。売上：約\$740万)が成立。D社向けは8千枚の引合を入手しているが、車輪を確保できない状況(成約の場合売上：約\$500万)。なお、両社の年間使用車輪枚数は各社約5万5千～6万枚レベル。過去の実績は、2004年総量：4,752枚中C社向け：4,500枚(売上：約\$170万)D社向け252枚(売上：約\$18万)。2005年総量：1,320枚、C社向け：920枚(但し、920枚は米国で使用されたため、関税0%。売上：約\$70万)、D社向け：400枚(売上：約\$16万)
映画用フィルム	6.5	F社の関税によるコストは、年間約1億6,800万円(2005年関税支払い総額)。NAFTA構成国である米国メーカー製映画フィルムについては、カナダ向けの関税は無税。カナダは米国と比較して市場は小さいものの、着実に発展しており、重要市場のひとつ。日系フィルム業界では、F社以外にはD社があったが、写真用フィルム事業からの撤退を発表。F社では現地生産の予定はない。

II 関税に関する課題（カナダ）

支障となっている関税	関税率(%)	支障の内容等
一般写真用フィルム・ペーパー・薬品	6.50%	F社の関税によるコストは、年間約100万カナダドル(2005年関税支払い総額)。映画用フィルムと同様、NAFTA域内の競合他社に対し競争力上不利。現在F社では、写真用カラーフィルム等については、大部分を米国で製造し、カナダ向けに輸出している。
製版フィルム	6.50%	映画用フィルムと同様、米国製社フィルムに比べ競争上不利。日本製フィルムの拡販に支障をきたしている。
刷版材料	6.50%	F社では、刷版事業の米国での現地生産化を図っている。しかし、一部の刷版製品に関しては、日本からの輸出が必要となり、カナダ市場への参入にあたり大きな支障となっている。
磁器製碍子	3	G社の関税によるコストは、約20万カナダドル(年間関税支払額)。競合製品と関税はそれぞれ①米国メーカー製碍子0% ②ガラス製碍子2.5% ③ポリマー(樹脂)製碍子0%であり、磁気性碍子が競争上不利となっている。G社のカナダ向け輸出は年間約200~300万ドルと、米国と比較して規模・金額は少ないが、カナダ電力会社に有力顧客が存在する。磁気性碍子は現地生産や米国での生産を通じた輸出はしていない。
筆記具等文具品	6.5~7	米国の倍以上の関税。

II 関税に関する課題（日本）

現在支障となっている関税/撤廃された場合に支障が生じる関税	支障の内容等
<p>品目名：SPF製材 関税率：4.8%</p>	<p>2x4工法で使用する主要な構造材。同じ寸法であっても、樹種により関税率が異なる。現在、国内の2x4工法に使用する木材は、大部分をカナダ産SPF製材でまかっている。 関税によるコストは、C社 約5億円(2004年度関税支払総額)、D社 約4,000万円(年間支払総額)</p>
<p>品目名：OSB(オリエンテッド・ストランド・ボード) 関税率：6.0%</p>	<p>主要構造用面材。日本国内には主としてカナダ、ヨーロッパから輸入されている。日本国内ではOSBは生産されていない。 関税によるコストは、C社 約7,500万円(2004年度関税支払総額)</p>
<p>品目名：牛肉 関税率：38.5%</p>	<p>牛肉の高関税により、日本の食品産業におけるコストが生じている。</p>
<p>品目名：銅、鉛、亜鉛、ニッケル地金 関税率：銅3%、亜鉛 4,300円/t、鉛 2,700円/t</p>	<p>我が国の銅、鉛、亜鉛、ニッケル生産者は、原料資源のほとんどをカナダを含む海外から輸入するカスタムスマルター(買鉱製錬業者)であるため、鉱山・製錬所一貫生産者であるカナダの生産者に比べ、コスト競争力が脆弱となっている。我が国の生産者は多額の環境対策コストを負担しており、また、休廃止鉱山の坑廃水処理を半永久的に義務付けられている。 銅、鉛、亜鉛、ニッケルの関税により受ける関税のメリットは、業界全体で100～150億円/年であり、金属部門の営業利益の約50%程度を占める。こうした関税メリットの約50%は環境保全対策費に充当している。関税が撤廃された場合、このメリットが失われる。 関税撤廃に関しては、WTOの枠組で推進することが望ましい。</p>

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
保険関連法制	損保会社の外国企業の再保険利用制限の撤廃(越境取引、第1モード)	<p>現状： 再保険サービスは拠点設置を通じて提供されなければならない(連邦) 再保険サービスは拠点設置を通じて提供されなければならない(アルバータ州、ニューファンドランド州およびラブラドル地方、ニューブランズウィック州を除く全州)</p> <p>要望： 再保険のクロスボーダー取引について、市場アクセスに関する制限及び条件を撤廃すべきである。</p>	<p>WTO/GATS金融サービスに係る約束に関する了解B3(b)においては、再保険及び再々保険並びに保険の補助的なサービスに関し、非居住者である金融サービス提供者に対し、内国民待遇を確保しつつ、提供を許可することとされている。カナダは、GATSの約束表及び初期オファーにおいて、この制限を留保している。一方、日本はこの了解に基づく自由化を約束しており、日加間のサービス自由化の推進にあたっては、規制のイコールフットディングを図るべきである。</p>	<p>連邦保険会社法465条、596条 WTO/GATS金融サービスに係る約束に関する了解B3(b) WTOにおけるカナダの自由化約束表 (Market Access, 第1モード)</p>
保険関連法制	損保会社の外国企業の再保険利用制限の撤廃(国外消費、第2モード)	<p>現状： 生命保険者及び再保険者を除くカナダの保険者による、非居住の再保険者からの再保険サービスの調達、再保険を調達する保険者の引受リスクの25%を超えないように制限される。</p> <p>要望： 再保険のクロスボーダー取引について、市場アクセスに関する制限及び条件を撤廃し、出再者(国内・外資)、受再者(居住・非居住)双方が、制限を受けることなく自由な再保険取引を行えるようにすべきである。</p>	<p>カナダは、WTO/GATS金融サービスに係る約束に関する了解B3(b)に関し、GATSの約束表及び初期オファーにおいてこの制限を留保している。一方、日本はこの了解に基づく自由化を約束しており、日加間のサービス自由化の推進にあたっては、規制のイコールフットディングを図るべきである。</p>	<p>連邦、アルバータ州、ニューファンドランド州およびラブラドル地方における規制 WTOにおけるカナダの自由化約束表 (Market Access, 第2モード)</p>
保険関連法制	損保会社の外国企業の再保険利用制限の撤廃(商業拠点、第3モード)	<p>現状： 生命保険者、若しくは再保険者以外のカナダ保険者が、居住再保険者から再保険サービスを調達する場合は、当該再保険を調達する保険者が引受けたリスクの75%以内に制限される。これは、カナダに進出した碍子保険会社にとって、商業拠点設置(モード3)に関する制限となる。</p> <p>要望する改革の内容： 金融了解B3(b)に基づき、再保険のクロスボーダー取引について、市場アクセスに関する制限及び条件を撤廃し、出再者(国内・外資)、受再者(居住・非居住)双方が、制限を受けることなく自由な再保険取引を行えるようにすべきである。</p>	<p>カナダは、WTO/GATS金融サービスに係る約束に関する了解B3(b)に関し、GATSの約束表及び初期オファーにおいてこの制限を留保している。一方、日本はこの了解に基づく自由化を約束しており、日加間のサービス自由化の推進にあたっては、規制のイコールフットディングを図るべきである。</p>	<p>連邦保険会社法 WTO/GATS金融サービスに係る約束に関する了解B3(b) WTOにおけるカナダの自由化約束表 (Market Access, 第3モード)</p>

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
保険関連法制	海上運送、商業航空、宇宙空間への打ち上げ、運送貨物及び国際運送貨物の拠点設置義務	<p>現状： （連邦）海上保険を除き、サービスは拠点設置を通じて提供されなければならない。 （ニューファンドランド州及びアトランティック地方を除く全州）サービスは拠点設置を通じて提供されなければならない。（ニューファンドランド州及びアトランティック地方）州内にchief agentを設置しなければならない。</p> <p>要望： 海上運送、商業航空、宇宙空間への打ち上げ、運送貨物及び国際運送貨物の各種目のクロスボーダー取引については、市場アクセスに関する制限及び条件を撤廃すべきである。（国内貨物、内航船舶については要求しない）</p>	<p>WTO/GATS金融サービスに係る約束に関する了解B3(a)においては、海上運送、商業航空並びに宇宙空間への打ち上げ並びにこれらのものから生じる責任のいずれかまたは全てを対象とする保険に関し、非居住者である提供者に対して提供を許可することとされている。 日本はこの了解に基づき自由化を約束しており、日加間のサービス自由化の推進にあたっては、規制のイコールフットディングを図るべきである。</p>	<p>連邦保険会社法、全州の保険会社法 WTO/GATS金融サービスに係る約束に関する了解B3(a) WTOにおけるカナダの自由化約束表（Market Access, 第1 モード）</p>
保険関連法制	強制自動車保険の州営保険会社による独占廃止	<p>現状： ケベック、マニトバ、サスカチュワン、ブリティッシュ・コロンビアの4州では、強制自動車保険を州営保険会社が独占している。</p> <p>要望： 特定の独占体あるいは排他的サービス供給者による保険サービスの提供を排除するよう努めるべきである。</p>	<p>州保険会社が独占する合理的理由がない。WTO/GATS金融サービス了解B1においては、独占権について、約束表に掲げる現行の独占権を、撤廃し又は範囲を縮小するよう努めるものとされている。 日本では、外資を含めた民間保険会社が提供することが認められている。</p>	<p>ブリティッシュ・コロンビア州 Motor Vehicle Act 3(1)条ほかケベック、マニトバ、サスカチュワンの各州における法令 WTOにおけるカナダの自由化約束表（Market Access, 第3 モード）</p>
保険関連法制	非居住の保険者への支払い保険料等に対する物品税の廃止	<p>現状： 生命保険、傷害保険、疾病保険若しくは海上保険を除く元受保険で、カナダ国内では引受できないとみなされるものを除き、非居住の保険者への正味支払保険料若しくは、カナダ国内の通常のリスクに対する契約に関する取引については、10%の物品税が課される。</p> <p>要望： 物品税を撤廃すべきである。</p>		<p>Excise Tax Act WTOにおけるカナダの自由化約束表（市場アクセス、内国民待遇, 第2モード）</p>

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
保険関連法制	州未認可の保険者に対する手数料の撤廃	<p>現状： (アルバータ州) 未認可の保険者による州内リスクの引受に関しては、州に対する支払保険料の50%の手数料及び規制上の通知が要求される。 (サスカチュワン州) 未認可の保険者による州内リスクの引受に関しては、州に対する支払保険料の10%の手数料が要求される。</p> <p>要望： 州未認可の保険者に対する手数料を撤廃すべきである。</p>	公平な競争を制限する内外差別的税制である。	アルバータ州、サスカチュワン州における法令 WTOにおけるカナダの自由化約束表（市場アクセス、内国民待遇、第2モード）
保険関連法制	連邦・州間の規制の統一	<p>現状： 保険事業の監督・規制が各州によって異なるため、免許取得・認可取得の手続きが煩雑であり、コストがかかる。</p> <p>要望： 連邦及び州別に異なる規制を、調和・統一すべきである。また、WTO/GATSにおいて約束した事項の自由化を、州政府においても徹底すべきである。</p>		
保険関連法制	外国保険会社子会社に対する連邦認可取得義務の撤廃	<p>現状： 特定州（アルバータ州、プリンス・エドワード・アイランド州）では、外国保険会社の子会社は連邦認可を要するとされており、過重な負担となることから、実質的な参入制限になっている。</p> <p>要望： 連邦及び州別に異なる規制を、調和・統一すべきである。</p>		アルバータ州、プリンス・エドワード・アイランド州・
保険関連法制	保険免許更新期限の撤廃	<p>現状： 免許の有効期限が1年しかなく、毎年更新が必要とされる（オンタリオ、ブリティッシュコロンビア、ケベック州を除く。また、サスカチュワン州については5年ごとの更新）。</p> <p>要望： 免許期限を撤廃すべきである。</p>	連邦・州の双方による規制であり、実務上非常に煩雑となっている。 内外差別ではなくカナダ国内の規制であるが、日本においては内外ともに更新期限の規制はない。	

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
保険関連法制	10億ドル超の資本金を有する金融機関に対する株式一般所有義務及びカナダ証券取引所への上場義務	<p>現状： 連邦法により規定される金融機関で、資本金(capital)株主資本(equity)が10億ドルを超えるものについては、参入後3年間に発行株式の35%を一般所有とするとともに、カナダ証券取引所へ株式を上場し、公開することが求められる。</p> <p>要望： 規制を撤廃すべき。撤廃が困難な場合には、規制の対処となる金融機関の範囲を限定するなどの方法も考えられる。</p>	株式の公開は個社の経営判断に任せられるべきである。内外差別ではなくカナダの国内規制であるが、市場アクセスを制限したものとなっている。	連邦保険会社法(Public Float Requirement) Insurance Companies Act 411条
保険関連法制	外国保険会社に対する供託金要求	<p>現状： 外国保険会社は、法定資産の110%以上の法定供託金が要求される。なお、110%以上の供託に関しては、実際には指導があるものの条文上は明示されていない。</p> <p>要望： 供託金の要求を廃止すべきである。</p>	拠点設置に係る内外差別的な規制である。	連邦保険会社法609条、611条
保険関連法制	外国所有金融機関	<p>現状： 連邦法により規制される外国所有の金融機関(保険、銀行、信託、ローン会社)について、カナダ現法の支配に要する株式数は、営業基盤を有する管轄地域内において設立された外国企業により直接、又は子会社を通して所有されなければならない。</p> <p>要望容： 当該規制を撤廃すべきである。</p>	<p>グループの事業戦略に制約となっている。</p> <p>カナダは、WTO/GATS金融サービスに係る約束に関する了解に関して、この規制を留保しているが、日本では同種の規制はなく、イコールフットリングをはかるべきである。</p>	
会社法	会社法国籍要件	<p>現状： 会社取締役に関して、連邦会社法では25%以上、オンタリオ州法では50%以上がカナダ人であることとされている。</p> <p>要望： 取締役の国籍要件を撤廃すべきである。</p>	<p>①カナダ人弁護士を取締役として登録するなどにより対応しているが、役員人事のグローバル化にあたり、阻害要因となっている。</p> <p>②現地化の推進にあたり、会社運営の自由度が損なわれる。</p>	連邦会社法、オンタリオ州法

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
会社法	連邦保険会社国籍要件	<p>現状： 連邦法により規制される外国所有の金融機関(保険、銀行、信託、ローン会社)の取締役の少なくとも半数はカナダ国籍又は永住者であり、カナダ常駐の居住者でなければならない。</p> <p>要望： 取締役の国籍要件及び永住権要件を撤廃すべきである。</p>		連邦保険会社法167条
会社法	ケベック州保険会社に対する国籍・居住要件廃止	<p>現状： ケベック州の保険会社の取締役の3分の2は、カナダ国籍を有していなければならない、過半数はケベック州に居住していなければならない。</p> <p>要望： 取締役の国籍要件、居住要件を撤廃すべきである。</p>	カナダはGATS約束表及び初期オファーで同項目を留保している。一方、日本はこの了解に基づく自由化を約束しており、日加間のサービス自由化の推進にあたっては、規制のイコールフッティングを図るべきである。	ケベック州における関連法令
会社法	外資規制	<p>現状： 文化産業、輸送等に関する外資規制が存在する。</p> <p>要望： 文化産業、輸送等に関わる外資規制を撤廃・緩和すべきである。</p>	カナダの文化産業の保護、輸送などにも規制が及んでおり、規制が企業買収の際に足かせになっているだけでなく、規制が原因で、事業を断念するケースもある。	インベストメントカナダ法、連邦、ON、PQなど諸州の会社法
基準・相互認証	薬事申請許可商品の相互認証	<p>現状： 日本の薬事法に適応した商品であっても、カナダの規制に適合するよう申請が必要となる。</p> <p>要望： 薬事法の相互認証を行うべきである。</p>	カナダにおける申請手続きに時間がかかるため、新商品の発売がスムーズにできない。	TPD

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
基準・相互認証	エンジニアリング実施資格取得の相互承認	<p>現状： カナダにおいては、エンジニアリングの実施に関して各州ごとにEngineering Actが定められており、これに基づき個人・企業共に各州におけるエンジニアリング実施資格の保有が求められる。各州のEngineering Actに基づき設置された統括機関(アルバータであればAPEGGA、ノバ・スコシアにおいてはAPENS等)が個人・企業への実施資格の付与の権限を有する。</p> <p>個人については、原則として、一定の試験・インタビューを経て合格した者が資格を付与されるが、付与までには1年程度の期間を要する。カナダ他州もしくは米国の州における実施資格を保有する者については、試験科目の削減等の措置が取られる。他国・他州におけるエンジニアリング実施経験が4年を超えないものについては、資格申請州における実施資格を持つ個人の監督下での一定期間のトレーニングを経て初めて、資格申請が可能となる。日本においては、建設業の営業許可(国交省管轄)および更新許可を得るためには、建築業法に定める一定の資格(一級施工管理技士や技術士など)の有資格者が必要であり、また、一級建築士事務所においては、建築士法に基づく一級建築士資格の有資格者が必要とされるが、「エンジニアリング」の資格要件は無く、カナダでの資格申請の前に、資格申請州における実施資格を持つ個人の監督下での一定期間のトレーニングが不可欠となっている。</p> <p>企業については個人としての実施資格保有者を雇用し、エンジニアリング実施管理体制を構築した後でなければ、実施資格の申請が出来ない。この為、個人・企業が米国にて資格を保有しない場合は、新規の申請の扱いとなる。</p> <p>なお、実施資格申請後の試験科目決定に当り、卒業した大学に関するレビューがあり、資格申請州において申請者の日本の卒業大学が同州エンジニアリング統括機関の定めるリストに基づきカナダの大学と同程度のレベルにあると判断される場合には、試験科目の軽減等の措置がとられる場合もある。</p> <p>要望： カナダ各州におけるエンジニアリング資格の付与に際し、外国企業・個人について、実力、海外での経験を考慮したうえで、エンジニアリング実施資格を付与すべきである。日本における類似資格(建築業法に定める資格等)を、カナダのエンジニアリング実施資格として認証すべきである。</p>	<p>実力・経験ともにある外国企業、個人にとり、現地市場参入の障害となっている。</p>	各州ごとの Engineering Act
人の移動	就労ビザ有効期間の延長	<p>現状： 就労ビザ(Working Permit)の期限が最長3年であり、3年ごとに再申請が必要とされる。Social Insurance Number(カナダ政府発行の社会保険番号であり、カナダで働くためには不可欠)や州健康保険の期限もこれに合わされている。</p> <p>要望：有効期間を延長(例えば5年間に)すべきである。</p>	<p>ビザ申請一件あたり数百ドル(構成人数によって料金は異なる)が必要となっており、更新のたびにコストがかかる。</p>	連邦移民法

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
人の移動	就労ビザ取得手続きの迅速化・簡素化	<p>現状： 査証発給・就労許可について、駐在員の交代であれば、比較的スムーズに許可はとれるが、取引の拡大を目指した増員等に関しては、手続きが煩雑であり、時間がかかる場合がある。また、交替であっても、当該申請会社に過去1年以上勤務した実績が必要とされている。</p> <p>要望： 駐在員の交替と同程度に、増員に関する手続きについても、迅速化・簡素化すべきである。また、駐在員の交替に関しては、過去1年以上の当該会社への勤務実績の要件を撤廃すべきである。</p>	<p>増員の場合、カナダ人の雇用を妨げる可能性があるとの観点から、交替とは別途の手続き・必要書類が要求されている。審査に時間を要するだけでなく、必要書類も多岐にわたる。そのため、必要書類の準備に際しては、専門家であるImmigration Consultantの助けが不可欠となっており、費用がかさんでいる。</p>	
租税条約	債務保証料の居住地国での課税	<p>現状： 現在、海外現地子会社が金融機関より受けている融資について、本邦親会社として金融機関に対して債務保証を行っている。この対価として、海外現地子会社から本邦親会社に対して債務保証料が払われている。この支払は、本邦親会社にとっては、日加租税条約上、第11の利子に該当し源泉地国(カナダ)において10%の源泉税が発生している。</p> <p>要望： 日加租税条約を改正し、債務保証料の源泉税の取扱いについて、日米租税条約と同様、居住地である日本で課税されることとすべきである。</p>	<p>一社で負担する債務保証料は、3千万円/年であり、3千万円×10% = 3百万円のカナダでの源泉税が発生している。</p> <p>OECDモデル条約(第21条)や、日米租税条約(第21条)においては、債務保証料は、利子ではなく、『その他所得』に該当し、居住地国においてのみ課税される。</p> <p>配当を受取る親会社は、外税控除のメリットを活かせる状況ではない(課税所得がマイナス)ため、外税控除できない。</p>	<p>所得税に関する二重課税の回避及び脱税の防止にかかわる日加間協定(日加租税条約)</p>
租税条約	海外子会社から日本親会社への配当における源泉徴収	<p>現状： 現在、オイルサンド事業を実施している海外現地子会社(完全子会社)があり、将来的には、当該子会社から本邦親会社へ配当を行う可能性がある。 配当に関する源泉税は5%。</p> <p>要望： 日加租税条約を改正し、配当所得の源泉税の取扱いについて、日米租税条約と同様、持株割合50%超の子会社からの配当については源泉地国免税とすべきである。</p>	<p>日米租税条約では、持株割合50%超の子会社からの配当については源泉地国免税となっている。</p> <p>配当を受取る親会社は、外税控除のメリットを活かせる状況ではない(課税所得がマイナス)ため、外税控除できない。</p>	<p>所得税に関する二重課税の回避及び脱税の防止にかかわる日加間協定(日加租税条約)</p>

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
租税条約	株式移転に関わる税制措置	<p>現状： 日本企業の子会社の株式を移転した場合、カナダ側において課税される。</p> <p>要望： 米企業のカナダ子会社への適用と同様に、カナダ側では免除とし、親会社が所在する日本の税制を適用すべきである。</p>	<p>カナダ子会社のリストラ等のため、日本の親会社が株式を移転した場合、カナダにおける譲渡益課税が回避される。</p> <p>米企業のカナダ子会社に関しては、カナダでの譲渡益課税は免税とされている。</p>	
税制	雇用保険料の二重払いの解消	<p>現状： カナダ駐在の日本人について、カナダでの雇用保険料の納付が必要とされる。雇用保険料は、今国会(2006年通常国会)で審議される日加社会保障協定の対象外。</p> <p>要望： 日本企業の在カナダ駐在員に対する雇用保険料の徴収に関しては、派遣期間が一定期間以上の者について、派遣元国の失業保険制度にのみ加入することとし、雇用保険料の納付を免除するとともに、失業が生じた際には、失業保険金の給付を受ける権利を付与すべきである。</p>	雇用保険料の日加両国での二重払いが解消される。	
税制	資本税の廃止	<p>現状： カナダでは、会社負債・資本に対し資本税が課されており、資産規模が大きくなるにつれ、所得如何に拘らず、資本税の対象となっている。「Capital」に対し課される税金で、「Capital」の定義には州毎に差があるが、基本的には、資本金に対して一定割合の税金が徴収される。なお、連邦政府による制度は、段階的に税率を軽減し、最終的には撤廃の方向とされている。</p> <p>要望： 連邦だけでなく、州政府においても、資本税を段階的に縮小のうえで廃止すべきである。</p>	<p>①金融機関一行の例として、資本金約30億ドルに対し、年間約2億3千万ドルの負担が発生している。</p> <p>②他の先進国においてあまり例がない税制である。</p> <p>③特に資本金規模の大きい企業にとって、カナダへの進出にあたって阻害要因となる。大規模な投資の抑制効果が著しい。</p>	連邦、州税法

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
税制	空港収入規模に応じた政府への支払金の軽減を通じたカナダ空港使用料の軽減	<p>現状： バンクーバー空港のB744(400 t、旅客300名)一発着当りの空港使用料が高額(米州の他の観光都市の空港に比べ、2～3倍の水準)である。 空港使用料の内訳は、①Landing Fee(着陸料)：2,924カナダドル(=29万円)構成比43%、②General Terminal Fee(空港施設利用料)：2,220カナダドル(=22万円)33%、③Tern Around Fee(駐機料金)：1,620カナダドル(=16万円)24%、計：6,764カナダドル(=67万円)。 バンクーバー空港使用料全体の平均増加率が甚だしく大きい(2005年9.1%増、2006年8.4%増)。 特に、General Terminal Feeの増加率は極端に大きい。(2005年：23%増、2006年：24%増)。 Landing Fee自体は、相対的に極端に高額ではなく、増加率も抑えられているものの、国際線料金が、国内線よりも50%高い。B744で、国際線：2,924カナダドル(=29万円)、国内線：1,984カナダドル(=20万円) 空港使用料が高額であり、増加傾向にあるのは、各空港が収入規模にリンクした支払金(Crown Rent)を政府に支払っていることが背景にある。</p> <p>要望： ①各空港が政府に支払っている収入規模にリンクした支払金(Crown Rent)を廃止すべきである。 ②着陸料の内外格差是正を行うべきである。</p>	<p>①成田空港では、B744の1発着における着陸料は、2005年10月から、78万円に値下げされた(前年比19%減)。 ②General Terminal Fee(空港施設利用料)は、他の世界の主要空港で課している例はあまりなく、全体コストの約3割も占めており、航空会社の大きなコスト負担となっている。 ③各空港から政府への支払金が廃止・軽減されれば、空港の財政負担が軽減され、空港使用料の値下げにつながることを期待される。 ④国際線の発着コストが減少すれば、航空会社のコスト削減に資する。顧客へのサービス向上が可能となり、日加間の観光促進にもつながる。 ⑤同一の型の航空機が同一の滑走路を使用しているにもかかわらず、国際線と国内線で50%もの格差があるのは合理的な理由に乏しい。</p>	MOT(運輸省)の公示(支払金について)
税制	丸太伐採料金制度の見直し	<p>現状： 州政府の規制により、丸太伐採料金(スタンページ)が樹種・等級により細かく規定されている。州政府が四半期ごとの必要な収入から逆算し、各料金を設定していることから、高額な伐採料金となっている。なお、2005年より市場価格連動性料金制度が導入されており、代表的な樹種・グレードを各社が政府指定のオークションにかけ、その成約価格に応じて料金を決定することとされた。</p> <p>要望： 新制度によっても高額な伐採料金が是正されない場合には、制度の見直しを検討すべきである。</p>	<p>高額の料金の為、現地業者が不採算により伐採出来ず、必要な樹種が日本に輸入出来ない場合がある。</p>	BC州政府による林区ごとの通達

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
税制	本社オーバーヘッドコスト認定	<p>現状： 外国企業による役務提供に際し、法人税の課税対象が純粋な利益のみでなく、本社オーバーヘッド(部門経常経費、オフィス経費、システム経費、間接労務費、事業本部販売管理費、人件費、経費、試験研究費、特定業務費用、海外駐在費用、減価償却費、人件費等)にも及ぶため、税負担が大きい。</p> <p>要望： 純粋な利益のみへの法人所得課税とし、本社オーバーヘッドコスト認定をすべきである。</p>		
税制	カナダによる日本の定年退職金に対する課税率の引き下げ	<p>現状： カナダ在住者の日本での定年退職金に対する税率が、日本と比較して高い。日本では、退職金を全額一時金として受け取る場合、2,340万円までを税額控除として認めており、これを超える金額が所得税の課税対象となる。海外勤務者が海外で定年を迎えた場合、日本での課税対象部分に対して日本において、20%が源泉徴収の対象となるが、確定申告によりかなりの部分が還付される。これに対して、カナダで定年を迎えた場合、カナダ側で退職金全額に対して30%程度の税金が掛かる。</p> <p>要望： 定年退職金に対する課税率の引き下げ。例えば、退職金全額に課税するのではなく、カナダで居住した年数に応じて支払われる部分のみへの課税が考えられる。</p>	この課税を避けるためには、定年前に日本に帰国しなくてはならず、カナダでは定年退職者の定年後の活用促進が図りにくい。現在は、代替人を派遣して対応している。	
税制	Tax On Tax制度の廃止	<p>現状： カナダでは、TAX on TAX制度により、カナダでの個人所得税の申告において、カナダ国内で受け取る給与・手当ておよび国外(日本)で受け取る給与・賞与に掛かる課税を会社が負担しているとみなされ、これら税金を含む全所得が課税対象となっている。</p> <p>要望： TAX on TAX制度を廃止すべきである。</p>		

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
税制	税控除枠の見直し	<p>現状： カナダにおける納税額の計算に際して、日本の親会社までを含めた企業グループとして控除枠が付与される。連邦資本税の場合、使用資産額に対して賦課されるが、使用資産額から50百万ドルを控除した金額が課税対象金額になる。50百万ドルの控除枠は、企業ごとではなく、企業グループに対して付与される。企業グループの定義は、A社（日本）が直接カナダに投資する場合、A社のカナダ法人がカナダで投資する場合、あるいはA社米国法人がカナダに投資する場合等を含めたもので、『出資先の元を辿って「A社（日本）」に行き着く会社全てを含む』ことになる。この制度の問題は、A社のカナダ法人が絡まない企業買収・処分まで全て把握しなければならない点で、現実的に不可能に近い。</p> <p>要望： 単体企業ごとの控除枠とし、単体企業ごとに計算される個別の税額控除額を各法人に還付することとすべきである。もしくは、企業グループの判定は、カナダ内（日本等国外の親会社までは遡らない）とすべき。</p>	日本の親会社にまで遡り、全グループ企業(700社以上)の企業買収・資本関係を拾い上げていかねばならず、この作業で数十時間の調査が必要となる。	連邦資本税、ON州・BC州資本税、ON州健康保険税
税制	個人所得税の課税対象からの付加的給付の除外	<p>現状： 外国からのカナダ現地法人への出向社員の個人所得税につき、給与所得のみならず、いわゆるフリンジベネフィット(付加的給付、企業から賃金以外に享受される給付)も課税対象となる。特にこうした部分の大きい日本企業の給与体系では、税負担が大きくなる。</p> <p>要望： 個人所得課税を、給与所得のみへの課税とすべきである。</p>	日本においては給与支払実額に対して課税されている。	
税制	個人所得税の最高税率適用所得額の引き上げ	<p>現状： カナダでは、個人所得税率の最高税率が、年収1000万円程度から適用される。</p> <p>要望： 最高税率適用所得額の引き上げ</p>	日本駐在員の所得は、税後所得を日本と同額とすることを保証する企業が多く、日本の税と当地の税の差額補填を行っている。これにより、多額のコストが発生している。	連邦・州税法

Ⅲ 規制改革要望

分野	タイトル	要望内容	理由	関連法令等
税制	投資優遇税制	<p>現状： カナダにおける投資に関しては、研究開発費の税額控除、経済発展が遅れた地域などに限定した投資優遇制度などが存在するが、進出企業全体にとってメリットの大きい優遇税制が少ない。</p> <p>要望： カナダへの進出を促進するため、外資系企業に対して、包括的な税制面等の優遇策を検討すべきである。</p>		

IV 協力に関する関心事項

関心分野	日加政府間で協力を望む内容・日本側経済界の関心事項	趣旨・メリット																
エネルギー・天然資源	オイルサンド開発及び製油所、石油化学産業への投資。	日本のエネルギー供給源の多様化																
エネルギー・天然資源	<p>カナダの石炭産業へのサポートの推進。</p> <p>カナダからの石炭積出はWestshore, Neptune, Ridleyの三つのTerminalからとなっている。これらの港へ石炭を輸送する鉄道はCP Rail, CN Railの2社で運営されている。この2社の港湾・鉄道拡充に際して、資金面や優遇措置等によってバックアップを行う。</p> <p>例えば豪州Queensland州政府では、昨年「Coal Infrastructure Coordination Group」を設立し、同州の石炭産業の組織的サポートに本腰を入れ始めている。同組織は拡大する石炭産業と州政府の橋渡しの存在となり、石炭産業に係る輸送、エネルギー、工業用水、技術、従業員住居の拡充プランをコーディネートする機能を持つ。特に、港湾拡張、鉄道延伸の各プランについては、F/S、環境影響調査など州政府が主導的に推進しているため、世界の需要家からは早期の実現が期待されている。</p>	<p>当社では、カナダはコークス製造用の原料炭の主要供給であり、年間約1百万トンを(当社の需要原料炭の約20%)を輸入している。その他、豪州が主な輸入先であるが、カナダでは資源の枯渇などにより、近年競争力が低下している。そのため、日本での豪州からの輸入割合が増加する一方、カナダからの輸入割合は減少傾向にある。</p> <p>中国、インドを中心とする世界的な鋼材需要の拡大を背景に、原料炭マーケットも逼迫の度合いを高めており、資源確保先の多様化の観点から、カナダからの資源の輸入を拡大すべきである。</p> <p><日本の原料炭輸入(百万トン)></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>(96年)</th> <th>(04年)</th> <th>(05年見込)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>カナダ</td> <td>16 (21%)</td> <td>5 (6%)</td> <td>7 (9%)</td> </tr> <tr> <td>豪州</td> <td>35 (47%)</td> <td>43 (52%)</td> <td>44 (55%)</td> </tr> <tr> <td>全体</td> <td>75</td> <td>83</td> <td>80</td> </tr> </tbody> </table>		(96年)	(04年)	(05年見込)	カナダ	16 (21%)	5 (6%)	7 (9%)	豪州	35 (47%)	43 (52%)	44 (55%)	全体	75	83	80
	(96年)	(04年)	(05年見込)															
カナダ	16 (21%)	5 (6%)	7 (9%)															
豪州	35 (47%)	43 (52%)	44 (55%)															
全体	75	83	80															
エネルギー・天然資源	カナダ国内天然資源(特に石炭・鉍石)開発に資する施策。例えば、出荷港の拡張や鉍山から出荷港までの輸送手段等のインフラの整備、及び、新規鉍山開発を含む鉍山産業の振興	製鉄原料の安定的確保に資する。																
エネルギー・天然資源	天然資源の確保に向けた技術協力	安定的な資源需給が両国の経済・通貨の安定に資する。																
エネルギー・天然資源	天然資源開発・輸送関連インフラストラクチャーの整備。例えば、西海岸での大型の原油輸出ターミナルの建築、パイプラインの敷設。	東アジアに向けた天然資源の供給のためのインフラが不十分。																
エネルギー・天然資源	カナダの鉍業に対する税制面等の支援	現在投資している鉍山の採掘寿命が長くない。新規採掘鉍区開発に向けての投資を検討中。新規鉍区が確保されれば、取引先への原料の安定供給が可能となる。カナダにおける雇用確保にも資する。																
エネルギー・天然資源	アルバータ州の石油・石炭開発に関するプロジェクトへの投資	資源開発プロジェクトは巨額な投資が必要であり、民間で負えるリスク額には限界がある。政府のプロジェクトへの投資があれば、エネルギーのアジア方面への輸出が拡大し、プロジェクト関連輸出入業務の拡大に資する。																
観光	カナダからの観光促進ノウハウの吸収等	日本の観光産業の振興																

IV 協力に関する関心事項

関 心 分 野	日加政府間で協力を望む内容・日本側経済界の関心事項	趣旨・メリット
観光	観光促進を目的とする広報活動、ツアー商品の共同企画。例えば、次の冬季オリンピックの開催地であるバンクーバーへのツアーキャンペーンの実施	日加間の移動人口増加による航空・旅行業界等の収益向上に資する。また、これにより日加間の路線拡充が可能となれば、利用者利便の向上にもつながる。
投資	カナダの産業、企業情報のPRの拡大	カナダでの投資機会の拡大に資する。
投資	投資促進活動の継続的な推進	日加間に関連する新たなビジネス拡大の機会の増加につながる。
投資	対日投資促進活動の活発化。2005年5月27日にトロントで行われた「対日投資セミナー、日本—アジアへの足がかり」のような、JETROとカナダ国際貿易省共催による「日本PR」の機会の増加、開催地域の拡大。	カナダ企業が日本への関心を高めれば、邦銀が有する「対日事業ノウハウ」を対日投資を行うカナダ企業に提供するなど、邦銀にとって、ビジネスチャンスの拡大につながる。
投資	対カナダ進出企業増加に向けた誘致の優遇策の検討。	貿易量が増加することにより、運輸事業にとってビジネスチャンスの拡大につながる。
投資	対日、対加投資の活発化に資する貿易・投資協力全般。	カナダは、日本への木材(特に2 x 4工法用製材)の最も重要な供給国。現在、日加間の関係は良好であるものの、カナダにとっての最大の市場は米国であり、米国市場の状況により日本向け輸出も左右される。資材の安定的な確保の観点から、米国の状況に可能な限り左右されない日加関係を構築するため、貿易・投資協力全般を推進する必要がある。
投資	相互理解の促進	日加双方とも、対米関係が大きな比重を占める中、日加関係を拡大していくためには、ビジネス上の強みを互いに知る機会を恒常的に持つことが有益。
鉄道・港湾インフラ整備	寡占状態にある鉄道(CN、CP)の高額料金の是正、サービス内容の向上	港湾インフラの不足により、円滑な荷揚げに支障をきたす恐れがある。
鉄道・港湾インフラ整備	カナダの高鉄道運賃の是正	カナダでは、内陸輸送距離が長い為、資源ビジネス円滑化の観点から、高鉄道運賃が大きな障害となっている。原因は、地域的な独占状態にあり、是正が必要。
エレクトロニクス産業振興	定期的な技術交流会の実施、有望エンジニア育成、双方の人的交流・幹旋等を行う専門的公的組織の設立	カナダには通信関連のエンジニアが比較的多く、優秀なエンジニアを確保する観点から有望な市場である。カナダとの協力による企画に関して、技術力強化の一環として、是非利用したい。

IV 協力に関する関心事項

関 心 分 野	日加政府間で協力を望む内容・日本側経済界の関心事項	趣旨・メリット
エレクトロニクス産業振興	日本のエレクトロニクスメーカーに対する、カナダでの生産拠点の積極的誘致	北米における顧客の拡大、既存の北米拠点の拡大に資する。
食の安全	小麦における残留農薬・カビ毒に対する対応に関する協力の推進	<p>①日本は米国に次いで、第2のカナダからの食糧輸入国。カナダ産小麦は製粉・製パンなどの製品適正に優れており、「食の安全性」が高まれば、対日向け、第3国向けの輸出増によるビジネス機会の増大が期待できる。</p> <p>②日本では2003年5月より、食品衛生法の一部が改正され、残留農薬基準値が厳格化されるとともに、基準値が設定されていない農薬等が一定量以上含まれる食品の流通を原則禁止する制度（ポジティブリスト制度）が開始された。これには日本に輸入される小麦も対象となっている。カナダからの小麦は年間1,00万mt以上も輸入されており、この制度を今後とも徹底させる上で、カナダ政府との協力が不可欠である。</p> <p>③上記ポジティブリスト導入に向けては、カナダ政府（主にカナダ小麦局）と農林水産省が共同作業を行っており、こうした経緯・経験をもとに、日加間での協力の取組を継続すべきである。</p>
その他	カナダ政府による「カナダ国内産業」の意見聴取に際し、カナダに進出している本邦企業の意見を述べる機会の確保	従来から行われているが、現地企業が直接カナダ連邦政府・州政府に対して意見を述べる機会を確保するため、今後も継続すべき。
その他	先住民族との土地所有権問題の解決	<p>現地でのパルプ製造にあたり、日本企業の関連事業会社が保有するFMA（伐採許可域）の中に、原住民ルビコン族が所有権を主張する地域が含まれている。連邦政府・州政府（アルバータ州）とルビコン族との間で所有権を巡る問題が未解決であることから、工場操業以来、ルビコン族が権利を主張する地域に関しては、パルプ用木材の伐採を行えずにいる。2009年のFMAが更改を控え、材の安定的確保という観点から、先住民族との所有権問題の解決が、現地事業会社にとって最重要課題となっている。</p>
その他	安定的な労使関係の構築に関する対話	カナダでは労働組合が強く、ストライキが頻繁に発生するため、現地での企業活動に支障をきたしている。