

(第 19 回 : 2020 年 12 月)

英国の EU 離脱 (Brexit) (その 2)

12 月 24 日夜 (日本時間)、これまで膠着状態にあった英国と EU の自由貿易協定 (FTA) に関する協議が、急転直下合意に漕ぎつきました。これまで、英国側は合意できなくとも離脱に踏み切るという強気の姿勢を崩していませんでしたので、合意できる可能性は少ないとみられてきましたが、クリスマス翌日に控え交渉期限までわずか 1 週間という中、ぎりぎりのタイミングでの合意となりました。

メディアの報道では、英国のジョンソン首相と EU 委員会のフォン・デア・ライエン委員長がクリスマス休暇前には合意しようと申し合わせていたようですが、英国にとっては「漁業権」の奪回、EU にとっては「公正な競争 (Level Playing field)」の確保と、お互いに妥協できない課題が積み残されていたため、年内の妥結は難しいとみられていましたので、今回の合意は混乱を回避する意味でも非常に大きかったと思います。因みに、漁業権については「英国海域での EU の漁獲量は今後 5 年半については現行水準を維持し、その後は毎年協議」、公正な競争については「公正な競争環境を確保するために英国は EU ルールを尊重」することで決着がついた模様です。

年末を目前に控え、現在欧州には COVID-19 の第 3 波が押し寄せ、各国がクリスマス明けから新年にかけて再度のロックダウンを含む厳しい措置に踏み切ろうとしている厳しい状況にあります。特に英国は、新しいコロナウィルスの変異種による感染の急拡大が起きており、EU 各国が英国との往来を直ちに禁止する措置を取り始め、英国と欧州大陸との物流は大幅に滞り、貿易協議も後回しにされかねないほど深刻な状況でした。特に象徴的だったのは、フランスが感染防止策の一環として英国のトラックの入国を一時的に止めたことで、ドーバー海峡の英国側国境で立ち往生する何千台ものトラックの長蛇の列がメディアで繰り返し放映されました。英国、EU の貿易協議の当事者が、この状況をどう受け止めたかはわかりませんが、物流が止まるということが現実的にどういうことなのか、映像を見れば一目瞭然です。欧州は、COVID-19 で既に大きな経済的打撃を受けていますが、英国と EU との貿易協議が不調に終われば、双方にとって更なる経済的損失を招く可能性もありましたので、ひとまず危機は回避されたこととなります。

在英日系企業

筆者は、1994 年から 98 年まで約 4 年間英国に在勤していましたが、当時は 1994 年 5 月に英仏海峡トンネル (ユーロトンネル) が開通し、11 月にはロンドンとパリを結ぶ鉄道ユーロスターが開業する等、英国と欧州大陸が物理的にもつながり、その結びつきはより強固になって、ヒト、モノ

の移動の面では大変活発になり利便性が大幅に向上した時期だったと個人的には感じています。

この時期の日本はといえば、バブル経済が崩壊して社会が非常に厳しい局面を迎えていた時期でした。国内では、大手都市銀行や証券会社等の破綻、企業の合併統合などの現象が起きていましたが、海外で何が起きていたかといえば、多くの進出企業が合理化のために自社の現地法人、支社、支店等の撤退縮小をするという動きでした。それは、特に欧州において顕著で、駐在員数の減少に伴い、それまで右肩上がりだった在留邦人数も一時的に減少に転じました。

欧州における日系企業の組織改編は、それまで欧州各国に置かれていた現地法人、支店等の出先機関について相当数を閉鎖するとともに、その機能を英国やフランス、ドイツなど特定の主要国に集約する拠点化の動きとなって現れました。特に、英国は金融の中心地であった他、80年代にサッチャー政権が製造業を中心に日本企業の誘致政策をとったこともあり、自動車、家電メーカー等のEU市場向けの製造拠点が英国内に点在していた他、金融、証券等をはじめとする多くの日系企業が欧州の拠点を英国（主としてロンドン）に置く傾向にありました。当時、筆者は担当領事として在留邦人数や日系企業数の調査などを行っていましたが、在英国日系企業の欧州における拠点化の動きは肌感覚としても実感がありました。

その後2000年代に入り、英国における日系企業は一部に閉鎖撤退等の動きはみられたにせよ、英国の好調な経済を背景に、巨大なEU市場をターゲットにして2000年代から2010年代前半まで順調な業績を維持してきたように思われます。

Brexitは経済界にとっては想定外

そこに降りかかってきたのが、Brexitです。前回コラムで、英国内ではEUに対し自分で物事を決められない苛立ちと不満が長い間にわたり燻っていたことについて触れました。しかし、その一方で、英国人の中でも経済界やビジネスの現場にいる人たちにとってみれば、彼らはEUという巨大市場から多くのリターンを得ていたという点で、EU加盟国としてのメリットを十分に享受していましたので、EUに加盟していない英国など想像できず、国民投票でよもやEU離脱派が過半数を上回るとは思いもしない、悪夢のような出来事だったと思います。国民投票実施を決めた当事者のキャメロン首相（当時）にとっては、国民投票は移民反対を標榜するEU離脱派の不满を吸収するためにやむを得ない選挙公約だったようですが、離脱賛成票が5割を超えるなどとは想像していなかったとのことでした。

英国の経済界ですら、EU離脱が決まるとは考えられていませんでしたから、ましてや在英約1,000社に及ぶ日系企業にとってEU離脱は、「まさか？」という感覚だったのではないのでしょうか。在英企業の多くが、そのビジネス活動の大部分をEUという巨大な単一マーケットで展開してきたわけですから（例えば、在英の日系自動車メーカーの主たるマーケットはEU域内国）、想定外どころか青天の霹靂だったかもしれません。もっとも、2016年に国民投票が行われた時点では離脱によって企業活動にどのような影響が起きるのか具体的にシミュレートされていたわけでもなければ、英国が本気で離脱の通告をEUに行うかも不透明でしたので、危機感はまだなかったかもしれませんが...

まとめ

今回の合意が示していることは、移行期間が終了した後も英国は EU との自由貿易協定（FTA）に基づき無関税での貿易が可能だということです。ただし、英国は EU 関税同盟からは脱退しますので、英国と EU との間では通関手続きが必要になります。その場合、英国領の北アイルランドとアイルランド共和国（EU 加盟国）の間の国境には通関施設を設けず、北アイルランドと英本土（イングランド島）の間で通関手続きが行われることになっており、北アイルランドでは EU の付加価値税が適用されるなど、離脱にあたって合意した条件は若干複雑な仕組みになっています（この部分は、アイルランド問題についての歴史的な経緯が関わっていますが、詳細は別の機会に譲ります）。

英国にとって、EU との無関税貿易のためには、対象となる物品が英国産であることを証明する、いわゆる原産地証明が必要になりますが、手続きは煩雑といわれています。特に、自動車などの完成品では、使用されている部品や原材料の原産地が英国・EU 以外である比率が一定上になる場合は、完全無税とはならないことも想定されますので、今後はそれらを証明するための手続きも必要になると予想されます。なお、モノだけでなくヒトの移動について英国・EU 双方の市民の自由移動が終了することになり、移民はビザが必要になります。他にも、様々な変更が生じることになりますが、はっきりしていることは英国が EU にとり完全に第三国になったということです。

また、EU 域外国との関係では、これまで EU が域外国と締結していた FTA、EPA などの貿易協定（例：日 EU・EPA）は英国に適用できなくなりますので、英国は各国との間で独自の協定を締結する必要があります（日本とは、2020 年 10 月 23 日に署名済み）。

以上のとおり、FTA は締結されることになりますが、2021 年 1 月 1 日以降、英国と EU の間のビジネスでは非常に煩雑な手続きになります。EU 市場をターゲットにしている在英日系企業、英国市場でビジネスを展開している在 EU 日系企業それぞれにとっても、様々な手続きにかかわる新たなコストを払わされることになるのは間違いなさそうです。

おわり

（公財）栃木県国際交流協会 参与 石塚勇人（略歴）

1977 年外務省入省。外務本省では主に経済協力局、国際協力局で途上国の開発協力を担当。海外勤務歴は、在イスラエル大使館に始まり、在アンカレッジ総領事館、在モントリオール総領事館、在連合王国（英国）大使館、在南アフリカ大使館、在ギリシャ大使館、在ドイツ大使館、在インド大使館、在ニューヨーク総領事館の 9 公館で計 29 年間。ギリシャ、ドイツ、インドの各大使館で領事班長を歴任。在ニューヨーク総領事館領事部長を最後に 2019 年 3 月退官。同年 5 月より現職。