

令和7年度関税率・関税制度改正要望事項調査票（適用期限のない関税制度の新設）

要望元：製造産業局素材産業課

品名（関税率関係）又は 制度名（関税制度関係）		シクロヘキシル（エチル）（ジメチル）アンモニウム＝ブロミド（略称；CEDMAB） 及びシクロヘキシル（エチル）（ジメチル）アンモニウム＝ヒドロキシド（略称；CEDMAH）								
改正要望の内容		CEDMAB/CEDMAHの輸入統計品目番号の新設及び基本税率の無税化								
税 番	統計 細分	品 目	改正前税率			改正後税率			WTO 譲許税率	備 考
			基本	暫定	特惠	基本	暫定	特惠		
2923.90	900	第四級アンモニウム塩、水酸化 第四級アンモニウム及びレシ チンその他のホスホアミノリ ピド（レシチンその他のホスホ アミノリピドについては、化学 的に単一であるかないかを問 わない。）								
		その他のもの	4.6%	-	無税	4.6%	-	無税	3.9%	
		新設 シクロヘキシル（エチル）（ジ メチル）アンモニウム＝ブロミ ド（CEDMAB）				無税				
		新設 シクロヘキシル（エチル）（ジ メチル）アンモニウム＝ヒドロ キシド（CEDMAH）				無税				
改正要望内容の 施行期日及び適用期間		施行期間；令和7年4月1日以降 適用期間；恒久								
改正を要望する品目又 は制度をめぐる状況		① 現状 CEDMAB/CEDMAHは、ディーゼルエンジン排ガス中の窒素酸化物を 浄化するSCR触媒（Selective Catalytic Reduction、選択還元触媒ともいう） に用いられるゼオライトの原料（構造指向剤）として用いられる。 SCR触媒は、排ガス中の窒素酸化物（NO _x ）とアンモニア等の還元剤を化 学反応させることで窒素（N ₂ ）と水（H ₂ O）に浄化させる機能があり、ディ ーゼル自動車の排ガスラインに取り付けられている。								

	CEDMAB/CEDMAHを原料とするゼオライトは、触媒性能とコストを両立したものであり、SCR触媒の使用が必要となる排ガス規制が適用されている日韓欧米、中国、インド等において、既存製品からの代替が進んでいる。 CEDMAB/CEDMAHは、日本では生産されていないため、国内のゼオライト生産者は海外からの輸入に依存せざるを得ない状況にある。 ② 問題点 調達安定性及び、調達時の競争原理確保の為に、供給ソースの多様化が必須である。しかしながら、貿易協定等の無い国からの輸入の場合、関税によるコスト増加がその障壁となっている。 また、2020年の中国、インドにおける排ガス規制厳格化を機に、SCR触媒市場規模が大幅に拡大したが、同時に、触媒メーカー、その原料であるゼオライトメーカーの新規参入、生産拡大が進み、価格競争が熾烈化している。主要な中国の競合ゼオライトメーカーは、構造指向剤を自社製造しており、関税が掛からず、日本のゼオライト生産者は価格競争上、不利なポジションにある。
改正の必要性和目的達成の見通し	① 改正の方向性 国内ゼオライト生産者の価格競争力確保、およびそれによる国内生産拠点の維持のためにCEDMAB/CEDMAHに対する基本税率の恒久無税化が必要と考える。 本改正を実施しない場合には、国内ゼオライト生産者は中国の競合に対する価格競争力が低下し、市場シェアの縮小、稼働率の低下、業界の規模縮小、海外生産拠点への生産シフトを余儀なくされる可能性がある。 ② 改正目的達成予定時期 2025年4月1日以降。
改正の効果と妥当性	① 改正によって期待される効果 ・国内ゼオライト生産者の世界シェア及び生産設備稼働量/稼働率の維持増加。 ・国内触媒メーカーの調達安定性、及びコスト競争力の改善。 ② 改正によって生じうる影響 ・供給サイド：国内生産者は存在しないため、考えられる悪影響は無い。 ・需要サイド：唯一の使用者である国内ゼオライト生産者からは、同社の生産するゼオライトの国内生産拠点の設備稼働率と価格競争力維持の観点から、関税の撤廃が求められており、悪影響はない。 ③ 改正の妥当性 ディーゼル乗用車需要は減少していくものの、トラック、バスなど大型車両ではディーゼル車の世界需要は長期間に渡り存続する見通しであり、排ガス処理性能の高い触媒の拡販は環境に対しても有益である。
政策評価・関連措置	① 本要望に関連する政策評価 経済産業省の政策評価において、我が国国内製造業がグローバル競争に勝ち抜

	いていく上で必要な環境整備を実施し、国内製造業のものづくり機能の高度化によって、グローバル競争に向けた競争力を強化することとしている。 ② 当該政策評価の結果と改正の関係 本措置により、関税分だけコストを削減できるため、C E D M A を原料とした国内ゼオライトメーカーの国際的な価格競争力の強化に有効である。 ③ 政府方針と改正の関係 国土交通省は、2024 年 1 月 5 日に自動車排ガス規制強化として「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正を行った。ディーゼル乗用車等の型式認証における路上排出ガス試験法として、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP. 29）で成立した「路上走行時の軽・中量車排出ガスに係る協定規則（規則第 168 号）」を導入。これに伴い、路上排出ガス試験における窒素酸化物（N O x）の規制値が試験室内での台上排出ガス試験の規制値の 1.1 倍以内と強化される（従前は 2.0 倍以内）。新車への適用開始は 2029 年 10 月 1 日。当該排ガス試験及び規制値、排ガス処理システムコストの大幅増加を回避し、達成するためには、C E D M A を原料としたゼオライト及びそれを原料とした S C R 触媒が必要である。 ④ 関連措置 —
--	--

○ 改正経緯

これまでの改正状況	該当なし。
措置による効果	該当なし。