

## ASEAN経済統合と物流円滑化の課題（特集 東アジア 物流新時代 -- グローバル化への対応と課題）

著者	若松 勇
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	148
ページ	8-11
発行年	2008-01
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://doi.org/10.20561/00047015">http://doi.org/10.20561/00047015</a>

# ASEAN経済統合と物流円滑化の課題

若松 勇

## 特集／東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題

自由貿易協定（FTA）の空白地帯と言われていたアジア地域でも、ここ数年の間で、FTAを巡る動きが活発化している。しかし、ごく最近まで、アジア地域のFTAで実体をもっていたのは、ASEAN自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area ≡ AFTA）のみであった。AFTAは一九九三年に発効しており、アジアにおけるFTAの先行事例といえよう。

AFTAによる域内関税の低下は着実に進行しており、在ASEAN日系企業にとって、AFTAは同地域の生産ネットワーク構築のベースとなっている。こうした中、AFTAの効果をより一層高める上で重要性を増しているのが、通関手続きなどの物流円滑化である。

本稿では、物流に関して、ASEAN進出日系企業が抱える問題点を現地でのインタビュー調査、アンケート調査などにより明らかにする。その上で、ASEANにおける物流円滑化の課題を展望したい。

### ●域内関税引き下げの現状

まず、ASEAN域内の関税引き下げ状

況をみておきたい。AFTAを実現するための関税引き下げは、共通効果特惠関税（Common Effective Preferential Tariff ≡CEPT）協定に基づいて、一九九三年から開始された。ASEAN事務局によると、二〇〇七年七月時点で、ASEAN原加盟国（タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、シンガポール、ブルネイ）の関税引き下げ対象品目（Precision List ≡ IIL）の九八・七％が域内関税五％以下に引き下げられている（表1）。

一方、新規加盟国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）の引き下げも進んでいる。ラオスのIIL品目の九九・四％が既に域内関税五％以下に引き下げられている。ベトナムでも、二〇〇六年一月一日に、多くの品目で関税を引き下げ、関税率五％以下の品目の割合は九七・七％に達した。即ち、ラオス、ベトナムもASEAN原加盟国と同レベルまで関税引き下げが進んだことになる。ミャンマーの割合も八七・九％に達している。ただし、カンボジアはASEANへの加盟が最も遅く、かつ、関税引き下げが他国に比べて猶予されている

こともあり、関税率五％以下の品目の割合は六三・二％にとどまっている。

このように、関税五％以下への引き下げは概ね完了したが、今後、ASEAN原加盟国は二〇一〇年までに域内関税を撤廃（〇％）することになっている。二〇〇四年のASEAN首脳会議では、ASEAN経済共同体（AEC）実現に向け、優先一分野（木製品、自動車、ゴム製品、繊維、農産物加工、水産業、エレクトロニクス、e-ASEAN〔情報通信技術〕、ヘルスケア、航空、観光）の統合に関わるASEAN枠組み協定（ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors）が署名された。この中で、優先分野については、関税撤廃の時期を三年間前倒し、二〇〇七年（新規加盟国は二〇一二年）までに撤廃することが合意されており、徐々に実施に移されている。

### ●日系企業が抱える通関手続きの問題点

ASEANの域内関税が低下する中で、現地に実際に進出している日系企業は、物

表1 ASEAN 各国の域内関税引き下げ状況 (2007年7月時点)

	総品目数	適用品目 (IL)						一時的除外品目 (TEL)	一般的除外品目 (GEL)	センシティブ/高度センシティブ品目 (SL/HSL)
		関税率 5%以下		関税率 0%		5%超	その他			
		ILに占めるシェア	ILに占めるシェア	ILに占めるシェア	ILに占めるシェア					
ブルネイ	10,702	10,598	9,924	93.6%	7,591	71.6%	674	0	104	0
インドネシア	8,732	8,620	8,620	100.0%	5,731	66.5%	0	0	96	16
マレーシア	12,593	12,504	12,439	99.5%	10,181	81.4%	34	31	89	0
フィリピン	11,490	11,444	11,369	99.3%	5,756	50.3%	75	0	27	19
シンガポール	10,705	10,705	10,705	100.0%	10,705	100.0%	0	0	0	0
タイ	8,301	8,301	8,288	99.8%	4,513	54.4%	13	0	0	0
原加盟6カ国合計	62,523	62,172	61,345	98.7%	44,477	71.5%	796	31	316	35
カンボジア	10,689	10,454	6,603	63.2%	605	5.8%	3,851	0	181	54
ラオス	10,690	10,023	9,960	99.4%	629	6.3%	63	0	464	203
ミャンマー	10,689	10,611	9,325	87.9%	365	3.4%	1,286	0	51	27
ベトナム	10,689	10,523	10,285	97.7%	5,478	52.1%	238	0	166	0
新規加盟4カ国合計	42,757	41,611	36,173	86.9%	7,077	17.0%	5,438	0	862	284
ASEAN10合計	105,280	103,783	97,518	94.0%	51,554	49.7%	6,234	31	1,178	319

(出所) ASEAN 事務局 (2007 CEPT Package)。

(注) 適用品目=関税引き下げ対象品目。一時的除外品目=引き下げの準備が整っていない品目。

一般的除外品目=関税率の削減対象としない品目 (防衛、学術的価値のあるもの等)。

センシティブ品目=適用品目への移行を弾力的に扱う (未加工農産物)。

高度センシティブ品目=コメ関連品目。

表2 日系企業が抱える通関・物流面での問題点 (複数回答)

	有効回答	通関等諸手続きが煩雑	通関に時間を要する	物流インフラの整備が不十分	通達・規則内容の周知徹底が不十分	関税の課税評価の査定が不明瞭	関税分類の認定基準が不明瞭	検査システムが不明瞭	その他
ASEAN 合計	608 100.0	213 35.0	204 33.6	196 32.2	204 33.6	171 28.1	133 21.9	82 13.5	75 12.3
タイ	170 100.0	49 28.8	53 31.2	12 7.1	55 32.4	81 47.6	59 34.7	17 10.0	13 7.6
マレーシア	92 100.0	26 28.3	27 29.3	16 17.4	23 25.0	16 17.4	15 16.3	11 12.0	20 21.7
シンガポール	24 100.0	4 16.7	2 8.3	4 16.7	1 4.2	3 12.5	3 12.5	1 4.2	16 66.7
インドネシア	130 100.0	62 47.7	57 43.8	59 45.4	52 40.0	42 32.3	32 24.6	24 18.5	7 5.4
フィリピン	126 100.0	30 23.8	38 30.2	76 60.3	41 32.5	18 14.3	13 10.3	15 11.9	14 11.1
ベトナム	66 100.0	42 63.6	27 40.9	29 43.9	32 48.5	11 16.7	11 16.7	14 21.2	5 7.6

(出所) 平成18年度ジェトロ日系製造業活動実態調査 (2007年1月実施)。

(注) 下段は比率 (%)。

流に關して、どのような問題を抱えているのであろうか。なお、物流をみる場合、港湾、道路などのハード面と通関手続きなどのソフト面と大きく二つに分けられるが、本稿では主に後者に関する問題点に焦点を置く。具体的には、通関手続き、原産地規則、陸路輸送制度、基準認証のそれぞれについて、日系企業がどのような問題点を抱えているか紹介する。

まず、通関手続きについて、ジェトロは二〇〇七年一月にASEAN主要六カ国(タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピン、ベトナム)に進出している日系製造業を対象にアンケート調査(回答企業計六〇八社)を実施した。同アンケートでは、貿易制度面の問題点として、①通関など諸手続きの煩雑さ、②通関に時間を要する、③物流インフラの整備状況が不十分、④通達・規則内容の周知徹底が不十分、⑤関税の課税評価の査定が不明瞭、⑥関税分類の認定基準が不明瞭、⑦不明瞭な検査システム、⑧その他の八つの選択肢から複数回答で選択してもらった(表2)。以下、

タイでは、「関税の課税評価の査定が不明瞭」を選択した企業が四七・六%を占め、最も多かった。これに「関税分類の認定基準が不明瞭(三四・七%)」、「通達・規則内容の周知徹底が不十分(三二・四%)」が続く。タイにおいては、関税評価、関税分類の問題が他の国よりもその割合が高いのが特徴といえよう。

マレーシアの場合には、物流に關して問題点を認識している企業は相対的に少ない。この背景としては、マレーシア進出日系企業の場合、輸出加工区(Export Processing Zone = EPZ)や保税工場(Licensed Manufacturing Warehouse = LMW)としての進出が多いことが指摘できよう。しかし、そのような中で指摘が多かった問題点は、「通関に時間を要する」(二九・三%)である。日系企業の間からは「基本的にモノの流れはスムーズであるが、そのスピードが期待するほどではないのが問題である」(日系家電メーカー)などの不満の声が聞かれた。

インドネシアの場合には、逆に多くの選択肢で回答率が四割台に達しており、問題点が多いと認識されている。特に高い割合を占めたのは、「通関など諸手続きの煩雑さ」(四七・七%)、「物流インフラの整備状況が不十分」(四五・四%)、「通関手続きに時間を要する」(四三・八%)などである。

フィリピンで最も割合が高かったのは、「物流インフラの整備状況が不十分」で、

六割を超える企業が選択した。この中には、港湾インフラや輸送道路などの老朽化などが含まれていると考えられる。また、通関遅滞の原因として指摘されているのが、税関コンピュータのシステムトラブルである。これは停電、設備の老朽化などが原因であろう。

ベトナムでは、「通関など諸手続きの煩雑さ」を選択した企業が六割を超えており、多くの企業が問題と認識している。ベトナムでは政令や通達が頻繁に発布されるため、その内容を正確に追っていくのは難しいとの声も聞かれた。その他では「通達・規則内容の周知徹底が不十分」（四八・五％）、「物流インフラの整備状況が不十分」（四三・九％）を選ぶ企業の割合も高かった。ベトナムは全般的にみて、制度的には国際的ルールの導入が進んでいるが、運用面ではまだ徹底しておらず、移行期間にあるといえるであろう。

以上のように、国により深刻さの度合いは違うものの、全般的に手続きの煩雑さや遅滞に関する項目が目立つ。

### ● 煩雑な原産地証明書取得手続き

日系企業にとって、原産地規則を巡る問題は、大きく以下の二点に集約されるであろう。一点目は、AFTAの現行の原産地規則であるASEAN累積のローカルコンテンツ四〇％以上をクリアできるかどうか

か、という基準の問題である。二点目は、日々のオペレーションで原産地証明書を取得しなくてはならない、という手続きに関する問題である。

まず、原産地規則の基準を巡る問題については、ASEAN累積のローカルコンテンツ四〇％以上を求める基準は一般的には緩い基準であり、クリアするのは容易とする企業も多い。しかし、域内で調達できない特殊な鉄鋼や化学素材を原材料としている部品メーカーでは、この基準をクリアするのが難しい場合がある。

完成品メーカーであっても、液晶テレビなどのような高付加価値製品の場合は、部品の多くを日本から輸入している。このため、ローカルコンテンツ四〇％以上をクリアするのは容易ではない。

一方、原産地証明書（フォームD）の取得手続きに関しては、日系企業の間から、煩雑で時間がかかるという点が問題点として指摘されている。「フォームDの審査の際に、インボイスなどのエビデンスを揃えるのが大変である。量産に入る前に、いつもぎりぎりまで設計変更するため、サプライヤーや社内から関連インボイスを集めるのに苦労している」（在タイ日系家電メーカー）という声が聞かれた。

### ● 制度整備が必要な陸路輸送

輸送モードの中で、今後注目されるのは陸路輸送である。これまで、ASEAN域

内の貿易は海上輸送が中心であったが、数年前からタイ・マレーシアなど一部で陸路輸送が本格的に利用され始めている。ベトナムとタイを結ぶ東西回廊などへの日系企業の関心も高い。「マレーシア・タイ間は全て陸路輸送を使っている。陸路輸送はリードタイムが短く、ドア・ツー・ドアで運べる点で、輸送手段として優れている。ベトナム・タイの陸路輸送にも非常に関心がある」（在タイ自動車部品メーカー）との声が聞かれる。

ただし、バンコク日本人商工会議所が二〇〇六年一月に実施したアンケート調査では、「東西回廊がより機能するための課題」（複数回答）として、「通関・検査などの事務処理の迅速化」を選択した企業の割合が七八％と最も高かった。次いで、「国境での荷物積み替え規制の廃止」が四七％となり、ソフトインフラの整備の必要性を指摘する声が上位二項目を占めた。ハード面での整備が進む中で、通関のワンストップサービス化や車両の相互乗り入れ制度などの一層の整備が今後望まれる。

### ● コスト削減が期待される規格統一化

ASEAN域内をシングルマーケットとして事業展開しようとしている日系企業には、規格、基準、相互認証制度などの統一化は極めて重要である。これによって、市場投入の時間が短縮できたり、重複した検



査手続きのコストを削減できるためである。輸入通関で試験機関の認定証を求められることもある。現地日系企業へのインタビュ―でも、こうした問題が指摘されている。

具体的な意見としては、「規格・基準の分野では、例えば、ヘッドライトについてベトナムだけEUのレギュレーションを導入しており、ベトナムだけの設計をしなければならぬ。ASEAN共通モデルでいきたいところが、ベトナム専用モデルで生産しなくてはならないことがある。コスト上昇要因になっている」(在タイ日系二輪車メーカー)、「ASEAN域内の規格の統一化が望まれる。認証の手続きが負担になっており、簡素化してほしい」(在タイ日系家電メーカー)、などが挙げられる。

### ● ASEAN経済統合に向けた今後の課題

ASEANは加盟国一〇カ国の人口を合

計すれば五億人を超す市場となるが、依然として「一つの市場」とはほど遠い状況にある。ASEANは共同体を目指しているが、今のところ、EUのような関税同盟になるという構想は含まれていない。そのため、域内関税の引き下げは順調に進んでいるが、ASEAN内では国境を越える度に通関手続きが必要である。また、AFTAの特恵関税を享受するためには、原産地証明書(フォームD)も取得しなければならぬ。さらに、輸出先の規格・基準を取得しなければならぬケースもある。一方で、中国は文字通り、一三億人の単一市場である。ASEANが対抗する中国国内では、モノの行き来は自由である。

企業活動を取り巻く環境も変化しており、ジャスト・イン・タイム(JIT)への対応から短期間納期への要求は年々強まっている。同時に、コスト削減に対する圧力も高まる一方である。こうしたことから、ASEAN域内をあたかも一つの国のように自由にモノが行き来できる環境を作り出すことが理想的であろう。

このようにみると、現在、ASEAN各国が本格的に導入を進めようとしているASEANシングル・ウィンドウ(ASEAN Single Window = ASW)は極めて重要な役割を担っていることがわかる。シングル・ウィンドウとは、輸出入の際に、複数の行政機関にまたがる申請や許可を一つの電子申告フォームで提出し、一括して承認

を受ける仕組みのことである。通関手続きのワンストップサービスといえよう。シングル・ウィンドウの設置については、二〇〇五年一二月のASEAN経済相会議で、実施に関わる協定に署名が行われた。

ASWは、国際ルールに沿って、ASEAN各国の通関手続きの申告フォームを共通化した上で、各国のシングル・ウィンドウ同士でデータ交換できるように統合することによって、輸出手続きのデータが輸入手続きのデータとして利用でき、通関手続きの簡素化、迅速化が図られる。

ASW導入は二〇一〇年を目標としながらも、加盟国の発展段階の違いを踏まえ、先発加盟六カ国は遅くとも二〇〇八年までに、新規加盟国は二〇一二年までに、それぞれ導入する予定としている。ASWのパイロットモデルは既に完成しており、二〇〇六年にフィリピンとタイの二カ国間でAFTAによる特恵関税のための原産地証明書(フォームD)及び輸出入申告書のデータ交換が試験的に実施されている。シングル・ウィンドウは通関手続きの迅速化、透明性向上にも大きく貢献することが期待される。同様に、陸路輸送制度における通関のワンストップサービス、車両の相互乗り入れ制度の整備なども早期の実現が期待される。

(わかまつ いさむ／日本貿易振興機構 企画部)