

第5章

ASEANの貿易・投資阻害要因の現状 進出日系企業から見る各国の問題点

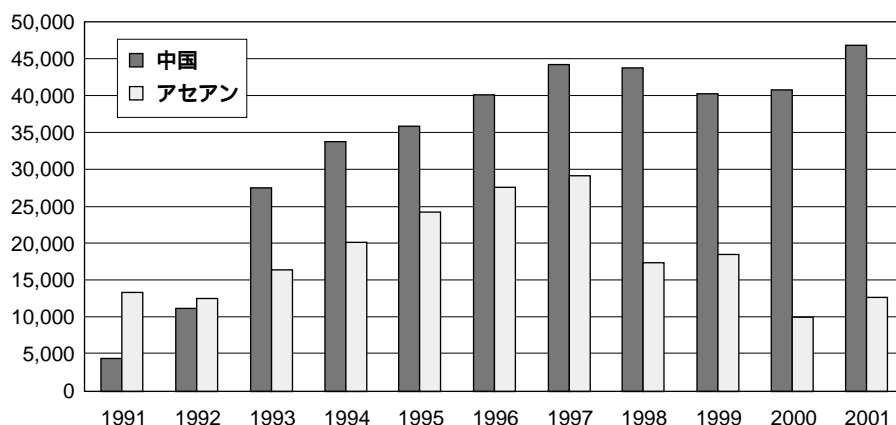
はじめに

ASEANを取り巻く環境は変化し続けている。廉価で豊富な労働力を供給する生産拠点としての魅力と、13億人からなる巨大市場の魅力を武器に経済成長を遂げる中国は、ASEANにとって脅威であると言われている。2001年に世界貿易機関（WTO）に加盟した中国は、関税の引き下げによる貿易自由化や国内市場の規制緩和を進め、開かれたマーケットを築き始めている。そのため、制度の透明性や確実性には依然問題が残るものの、中国への期待値は確実に上昇している。図1が示すとおり、1993年を境に中国への直接投資はASEANを上回り、1998年以降のASEANへの外国投資は鈍い。また、日本貿易振興会（ジェトロ）が実施したアンケートによると、海外直接投資を計画している企業300社のうち、287社（95.7%）が中国を進出先に挙げている（複数回答）（日本貿易振興会〔2001 29〕）

一方、同アンケートによると、投資先としてASEANを見直す理由としてASEAN自由貿易地域（AFTA）実現後の市場拡大に寄せる期待と、中国一極集中に対するリスクヘッジとしての役割を挙げている（日本貿易振興会〔2001 61-62〕）。しかし、AFTAの実現は域内貿易の促進をもたらす反面、ASEANで操業する企業の最適地生産、最適地調達を本格化させ、生産拠点の集約を進めるきっかけにもなるため、ASEAN内の競争要因になると言える。

このような状況の中で、ASEANの成長に寄与してきた外国投資の誘致を図り、

図1 ASEANと中国の外国投資受入額（単位：百万ドル）



（注）ASEANはインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムをいう。

（出所）United Nations Conference on Trade and Development より筆者作成。

競争力を強化していくには、貿易投資の阻害要因を整理し、取り除いていくことが必要である。

本稿は、貿易・投資円滑化ビジネス協議会の「2002年版 各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望」（以下「便覧」とする）にある日系企業の指摘を活用し、貿易投資の阻害要因を整理している。「便覧」は、日系企業が海外で直面する貿易投資障壁を経年的に取り纏めており、日系企業の実体験に基づいた貿易投資障壁を知ることができる¹。

第1節 関税措置による障壁

1. 単純平均実行関税率

1994年にアジア太平洋経済協力会議（APEC）第2回非公式首脳会議で発表された「ボゴール宣言」を受け、先進国は2010年までに、開発途上国は2020年まで

¹ 日本機械輸出組合のホームページ（<http://www.jmcti.org/mondai/top.html>）で閲覧が可能である。

に貿易投資障壁の撤廃を目指している。また、セクター毎の努力としては、情報技術協定（ITA）がある。これは、1996年にシンガポールで開かれたWTO閣僚会議において合意され、2000年までにコンピュータや情報通信機器に対する関税の撤廃を規定している。これらの枠組みの中で、ASEAN諸国も基本的には関税障壁の低減、撤廃の方向に進んでいる。

APECの「2002年版 個別行動計画」²から、ASEAN各国と中国の単純平均実行関税率をしてみる（表1）。その中で、以下3点の特徴が見られる。第1に、全製品における単純平均関税率はタイが最も高く18.6%で、ベトナム16.2%、マレーシア9.3%と続いている。中国はWTO加盟が推進力となり関税率は段階的に引き下げられている。1996年4月に35.9%から23.0%に大きく引き下げられた後、2000年には16.4%、2002年現在12%にまで下がってきている。第2に、手厚い関税保護を受けている業種を見ると、タイでは水産物（55.1%）農産物（33.5%）マレーシアでは輸送機械（48.1%）ベトナムでは繊維製品（35.4%）となっている。但し、フィリピンの一部の農水産物はここでは除外されていることを留意しなくてはならない。第3に、中国とASEAN諸国の関税率を業種別に比較してみる。中国では繊維製品（17.6%）と輸送用機械（17.4%）が高めの設定ではあるものの、繊維製品はタイ（24.9%）ベトナムより低く、輸送用機械ではマレーシア、タイ（26.6%）よりもはるかに低い関税率となっている。

また、20%以上の関税率が課されている品目が全体を占める割合は、ベトナムが31.5%と最も高く、タイの25.0%、中国の16.3%、マレーシアが15.9%と続いている。シンガポールが0%、インドネシアが1.6%であることから、ベトナムやタイにおける関税の高さは際立っている。

² 1995年のAPEC大阪会議で、前年のボゴール宣言の内容を「大阪行動計画」として具体化した。それに基づき、APECメンバー国は、1996年より個別行動計画を纏め、15項目（関税、非関税障壁、サービス、投資、基準及び適合性、税関手続、知的所有権、競争政策、政府調達、規制緩和、WTO協定との整合性、原産地規則、紛争仲介、ビジネス関係者の移動、情報収集と分析）の改善点や今後の方針を示している。

表1 単純平均実行関税率（2002年）

		税率(%)			税率(%)
全 製 品	インドネシア	7.3	農 産 物	インドネシア	0.1
	マレーシア	9.3		マレーシア	3.1
	フィリピン	5.3		フィリピン	6.8
	シンガポール	0.0		シンガポール	0.0
	タイ	18.6		タイ	33.5
	ベトナム	16.2		ベトナム	24.8
	中 国	12.0		中 国	15.8
水産物、水産加工 物	インドネシア	5.0	石 油	インドネシア	2.9
	マレーシア	1.9		マレーシア	0.5
	フィリピン	7.1		フィリピン	2.6
	シンガポール	0.0		シンガポール	0.0
	タイ	55.1		タイ	4.6
	ベトナム	27.2		ベトナム	20.1
	中 国	14.3		中 国	6.1
木材、パルプ、 紙、家具	インドネシア	4.1	繊維製品	インドネシア	10.5
	マレーシア	2.5		マレーシア	13.4
	フィリピン	6.0		フィリピン	9.5
	シンガポール	0.0		シンガポール	0.0
	タイ	16.2		タイ	24.9
	ベトナム	17.1		ベトナム	35.4
	中 国	8.9		中 国	17.6
皮革、ゴム、靴製 品、旅行具	インドネシア	7.3	金 属	インドネシア	8.1
	マレーシア	12.5		マレーシア	17.4
	フィリピン	5.6		フィリピン	4.5
	シンガポール	0.0		シンガポール	0.0
	タイ	22.6		タイ	13.0
	ベトナム	19.5		ベトナム	9.3
	中 国	14.0		中 国	7.6
化学製品、写真用 備品	インドネシア	5.6	輸送用機械	インドネシア	17.4
	マレーシア	5.8		マレーシア	48.1
	フィリピン	3.6		フィリピン	7.9
	シンガポール	0.0		シンガポール	0.0
	タイ	12.2		タイ	26.6
	ベトナム	6.0		ベトナム	13.2
	中 国	7.9		中 国	17.4
非電気機械	インドネシア	2.3	電 気 機 械	インドネシア	6.1
	マレーシア	6.0		マレーシア	8.9
	フィリピン	1.9		フィリピン	3.9
	シンガポール	0.0		シンガポール	0.0
	タイ	8.9		タイ	13.4
	ベトナム	6.4		ベトナム	15.0
	中 国	9.6		中 国	10.7
鉱物性製品、貴石	インドネシア	4.6	その他製造品	インドネシア	7.7
	マレーシア	n.a.		マレーシア	7.5
	フィリピン	4.1		フィリピン	4.1
	シンガポール	0.0		シンガポール	0.0
	タイ	11.9		タイ	15.0
	ベトナム	12.5		ベトナム	15.0
	中 国	9.4		中 国	13.0

（注）フィリピンの「農産物」には、HSコード0102-0105，0201-0203，0203，0207，0210，0701，0703，0704，0714，0901，1001-1008，1103，1104，1601，1602，1701，2101，2302，2306，2309は含まれない。

（出所）個別行動計画2002年（タイ、ベトナムは2001年のデータ）より筆者作成。

表2 IT関連製品及び部品の平均実行関税率 (単位: %)

	インド ネシア	マレー シア	フィリ ピン	タイ	シンガ ポール	ベトナム	中国
コンピュータ・ 同 周 辺 機 器	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	8.5	1.6
事 務 用 機 器	2.5	0.0	1.0	7.6	0.0	5.0	10.1
通 信 機 器	6.1	2.9	1.1	3.8	0.0	4.1	1.7
映 像 機 器	10.4	2.8	5.3	12.1	0.0	28.9	23.7
音 響 機 器	10.8	0.7	5.4	28.3	0.0	39.2	26.8
測定器・検査機器	3.6	0.8	2.1	4.1	0.0	0.6	5.7
コンピュータ等部品	1.1	0.0	1.0	9.0	0.0	2.9	3.1
半導体等電子部品	0.0	0.0	1.1	3.5	0.0	2.0	2.8
その他電子部品	3.6	5.1	1.8	12.4	0.0	14.2	9.0

(注) 参考資料1に記したHSコード分類の関税率を合計し、それを品目数で除して算出。データは2003年2月現在。

(出所) World Tariff (オンライン・データベース) より筆者作成。

2. 部品、材料の関税率

以上がASEANの輸入関税率の概観だが、日系企業の意見を取り纏めた「便覧」は、進出先における製造コストを押し上げる要因となることから、部品や材料の関税の高さを問題としている。

表2～4は、IT製品、乗用車及び二輪自動車の完成品と部品の関税率を示したものである。ITAの推進に伴い、IT製品の関税率は中国とWTO非加盟のベトナムを除き0%レベルであるが、タイのコンピュータ等部品の関税率は9.0%であり、完成品よりも部品に対する関税率の方が高いことが分かる。その他の電子部品については、タイで12.4%、ベトナムが14.2%と他のASEAN諸国と比較して高めの設定となっている(表2)。

ASEAN各国では自国産業保護政策から乗用車と自動二輪車には高関税を設定しているが、部品に対しても同様に高関税を課している。自動車部品ではタイが突出して60%、続いてベトナムが32.5%となっている(表3)。自動二輪車部品についても平均して高めではあるが、特にベトナムが高関税を課している(表4)。海外進出企業はコスト削減のため現地調達率を高める傾向にあるが、高度な技術が必要

表3 乗用車及び自動車部品の平均実行関税率 (単位: %)

	インド ネシア	マレー シア	フィリ ピン	タイ	シンガ ポール	ベトナム	中国
乗用車(3000cc以下)	40.6	85.5	30.0	60.0	0.0	66.7	43.8
乗用車(3000cc超)	45.0	145.5	30.0	56.7	0.0	66.7	50.7
乗用車 (ディーゼルエンジン)	42.2	94.5	30.0	56.7	0.0	66.7	46.1
自動車部品	25.0	21.6	8.5	60.0	0.0	32.5	26.1

(注) 算出方式は表1に同じ。データは2003年2月現在。

(出所) 表1に同じ。

表4 自動二輪車及び自動二輪車部品の平均実行関税率 (単位: %)

	インド ネシア	マレー シア	フィリ ピン	タイ	シンガ ポール	ベトナム	中国
自動二輪車	39.5	39.0	26.1	60.0	0	60.0	48.3
自動二輪車部品	8.3	27.5	10.0	40.0	0	50.0	30.0

(注) 算出方式は表1に同じ。データは2003年2月現在。

(出所) 表1に同じ。

とされる部品や特殊な素材については現地調達に制約があるため、日本からの輸入に頼らざるを得ない。そのため、内需向け生産の場合、部品や材料に対する高関税は、現地の製造コストの増大要因につながっている。

また、特に問題とされるのは、自由化に逆行する動きである。ベトナムでは、現地調達率が高いほど関税率は低減されていたが、2002年1月に、要求される国産化率が引き上げられ、実質的に関税率の引き上げが行われた³。これは自動二輪車産業の国産化を目的としているが、関税率の引き上げによってもたらされるコスト高は、部品を輸入するサプライヤーのみならず、セットメーカーにも影響を及ぼしている。加えて、2002年9月には自動二輪車部品の輸入数量割当規制が行われ、ベトナムで操業するホンダやヤマハ発動機は、生産の一次停止を余儀なくされた。

³ 2003年1月に現地調達率に応じた優遇制度は廃止され、自動二輪車部品の関税は、一律50%となる(日本貿易振興会[2003:3-4])。

その後ベトナム政府は、自動車部品関税率の引き上げも予定したが、日欧韓の業界団体の反発により、ひとまず回避されている（日本経済新聞2002年12月28日付）。十分な移行期間が確保できない性急な制度変更は、進出企業の生産体制に悪影響を及ぼしている。現地の部品産業を育成するにはその部品を使うセットメーカーの発展が不可欠であり、現状のままでは、双方の発展を阻害しかねない。

その他、マレーシアは、2002年3月に国内産業の保護を目的として熱延鋼板や冷延鋼板などの鉄鋼製品199品目の関税率を、それまでの25%から最大50%へ引き上げた（日本貿易振興会〔2002a 217〕）。これら製品は、1999年4月に0%から25%へ引き上げられたばかりであり、短期間での関税大幅引き上げは、そのまま進出企業の負担となる。また、インドネシアは、2002年11月に銅板の関税率を引き上げ、5~15%から20~25%に上昇している（日本貿易振興会〔2002b 1-2〕）。

第2節 貿易関連手続きに見られる阻害要因

シンガポールを除くASEAN諸国では、特に通関に関連する行政手続きの非効率性や不確実性が大きな貿易阻害要因となっている。貿易投資の円滑化には税関手続きの簡素化、調和が必要であるとの認識から、APEC大阪会議で税関手続きの改善に向けて多くの共同行動のメニューが提示された。その中には、「関税分類の評価や行政、商業、運輸のための電子データ交換（UN/EDIFACT）」に従ったコンピュータ化、不服申し立て規定、事前教示制度の整備などが含まれている。また、2002年10月のAPEC首脳・閣僚会議で承認された「貿易円滑化行動計画」の中には、貿易投資円滑化のための重要課題4項目が挙げられ、具体的な改善目標が盛り込まれている⁴。これらの努力に沿って、ASEAN諸国における今後の改善が期待される。

（1）関税評価

関税評価を国際基準に合わせるため、インドネシア、マレーシア、フィリピン、

⁴ 重要課題4項目とは、「モノの移動」、「基準」、「人の動き」、「電子商取引」を指す。詳細は、外務省ホームページ（http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/apec/2002boeki_mn.html）参照。

シンガポール、タイはWTO関税評価協定を締結し、現在GATT第7条（関税評価）に準拠した評価方法を採用している。これは、実際に支払われる取引価格を基準に関税を評価することで、見なし評価方法がもたらす過大見積もりや税関担当者の恣意性を排することを目的としている⁵。

しかし「便覧」によると、輸入業者は関税を安くするために、輸入品を低い価格で申告することが横行している。そのため、タイの場合、税関はインボイスの価格よりも他社の同一品目の申告価格、市場価格などをもとに課税するのが慣例となっている。また、タイやフィリピンでは関税の評価方法が税関の担当官によって異なること、賄賂の有無で担当官の対応が異なる点が指摘されている。これは、GATTに基づく関税評価がシステムとして十分浸透していないことを表している。ASEAN各国がWTO関税評価協定を締結したのは2000年前後であるため、まだ日は浅いが、税関職員間の知識の共有などを通して完全なる実施が求められる。

また、ベトナムについては、基本的には運賃保険料込み価格（CIF価格）を基準に関税評価を行うが、インボイスがない場合や、申請された額が政府もしくは税関総局が定めた最低価格表の金額の7割を下回る場合、最低価格表の金額が適用されている。現在、この最低価格制度は、鉄鋼製品や自動車など計19分野に適用されている（池部〔2001,173,175〕）。

（2）関税分類

インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイは「商品の名称及び分類についての統一システムに関する国際条約」（HS条約）を締結しており、HS分類への調和は図られている。

しかし、関税分類が担当官により恣意的に行われることで、不本意にも高い関税が課せられる例もある。「便覧」によると、マレーシアで、クレーンが自動車として分類され、50%という高関税を課せられたケースが報告されている（本来の関税は35%と推定される）。

⁵ 見なし評価方法とは、インボイス価格ではなく、税関調査で決められる市場価格をもとに関税を評価する方法。

(3) 通関手続き

ASEAN諸国では、通関手続きに時間がかかること、書類手続きが煩雑であることが問題となっている。その対応策として、情報の電子化でペーパーレスをはかり、通関手続きを迅速に進める動きが活発になっている。前述のとおり、APEC大阪会議で電子データ交換(EDI)を1999年までに導入することが提案されている。税関と企業をオンラインでつなぎ、電子データを利用して通関処理を行うことで、手続きの簡素化を目指している。

しかし、そのIT化の成果はまばらである。例えばフィリピンは関税納付額が上位150社の輸入業者に対し、電子情報システムを利用して、事前処理と積み荷の通関手続きを行い、通関の迅速化をはかっている(スーパー・グリーン・レーン制度)⁶。しかし、フィリピン税関によると、現在利用しているのは68社で、全体取引の4%に過ぎない⁶。

日系企業が多く進出している輸出加工区や自由貿易区といった特区は、言い換えれば外国であるため、区外とのモノのやりとりは輸出入である。つまり、内製化が進んでいる大企業のセットメーカーと異なり、中小企業のように区外に委託加工を依頼することが多い場合、搬出入毎に発生する通関業務に相応の便宜資金が必要となり、コストの上昇要因となっている。その意味では、IT化は業務軽減を期待されるが、筆者がインタビューしたタイ進出企業は、輸出加工区内にある通関事務所の処理能力や専門知識が十分でないこと、EDIによるオンライン手続きが導入された後も、賄賂は要求されると指摘しており、IT化が即ち問題解決ではないことに留意すべきである。

(4) 諸税の還付問題

本来、モノを輸入する場合、CIF価格から関税が計算され、物品税などが加算された上で、付加価値税(VAT)が課せられるが、再輸出される製品については、関税及びVATは免除される。しかし、輸入時に関税相当の銀行保証を税関に差入れ、その後輸出が確認された時点でその保証金が返還されるため、還付の遅延または未還付といった事態は、進出企業の資金繰りに影響を与えている。「便覧」では、タイ、インドネシア、フィリピンで還付に関する問題が報告されており、特に

⁶ フィリピン税関ホームページ(<http://www.customs.gov.ph/html/accomp.html>)参照。

フィリピンでは、実際に還付はほとんど行われないと指摘されている。

第3節 投資の阻害要因

投資障壁は数多く存在するが、その中でも技術の円滑な流入を妨げ、日系企業の健全な事業活動に影響を与えるにとどまらず、長期的には進出先の産業高度化を阻むと考えられる点を指摘する。

1. 外資参入規制

規制緩和の流れで、外資比率100%が可能な領域は増えつつあるが、未だ以下のような参入規制がある。マレーシアでは、外資出資比率は輸出比率に応じて決められていたが、外国企業の参入を促進するために、2003年末までの新規、拡張投資は外資100%が認められる緩和措置が暫定的にとられている。但し、マレーシアの中小企業が熟練している特定の業種や製品（紙製パッケージ、プラスチックパッケージ、プラスチック射出成形品、金属スタンピング、金属加工等）の製造業者には適用されない。また、1998年7月31日以前に製造ライセンスを取得した企業に対しても、この暫定措置は適用されない。インドネシアも外資100%は可能であるが、操業開始後15年以内に株式の一部をインドネシアの個人または法人に譲渡する必要がある、経営権に制約を与えている。タイでは、原則外資参入に対する規制はないが、指定43業種への外資50%以上の企業は参入に制限がある。フィリピンは、ネガティブリストの出資規制業種に該当しない場合は100%外資可能である。シンガポールは一部を除き出資比率に規制はない。ベトナムも原則出資規制はない。

2. 雇用面からの制約

人員制限・雇用期間規制、現地人の雇用要請、将来的な現地化要請といった形で外国人雇用を規制し、必要な人材を安定的かつ柔軟に確保することが困難な場合がある。自国民の雇用を優先させる政策には一定の理解ができるものの、長期的な視点に立つと、外国人の受け入れ制限は現地への技術移転を阻害しかねない。日本からの技術移転という点からすると、技術者レベルの移動に関する問題が日系企業の関心となるが、一般労働者に対する各国の姿勢についても簡単に触れる。

(1) インドネシア

技術職などでは、インドネシア人の就業機会の確保、国内技術力向上の観点から外国人労働者の就業期間が短縮される傾向にある。また、インドネシアで働く外国人は、技術開発基金へ月100米ドルの支払い義務がある。この基金はインドネシア人労働者の能力向上の費用に充てられている。

「便覧」では、ある企業が株式買い取りで外資100%にした際に、投資調整庁からインドネシア人の取締役を1年以内に採用するよう指導されたという例が報告されている。暗に現地化を要請することは、進出企業の長期的経営の妨げとなりかねない。

(2) マレーシア

マレーシアでは、外国企業はマレーシア人の雇用を優先し、人種のバランスをとることが要求されている。マレーシア人では補えない部分については、外国人の採用を認めているものの、基本的には保護主義的政策をとっている。

専門的資格や実務経験を要する「エグゼクティブ・ポスト」は、外国人が最高10年間の期限付きでつくことができる。技能と経験を要する「ノン・エグゼクティブ・ポスト」については、同条件で5年間とされている。永久的に外国人を配属することができる「キーポスト」もあるが、許可される人数は、各ケースがもたらすメリットを勘案して判断される。また、これらエグゼクティブ・ポスト、ノン・エグゼクティブ・ポストは、最終的にマレーシア人が引き継ぐように指導されているため、外資主導の経営を困難にする要素と言える。

また、マレーシア工業開発庁のガイドラインによると、就労を目的とする滞在には、滞在期間にかかわらず就労ビザの取得が必要である。

外国人労働者については、過剰な流入を防ぐために、彼らの雇用者に対して雇用税が課せられている⁷。

(3) フィリピン

政府の雇用ガイドラインには、新規技術の導入や外貨獲得に貢献できる技術移転に携わる場合、ビザの認可に対しては前向きに対応していくというスタンスをとっ

⁷ エグゼクティブ・ポスト、ノン・エグゼクティブ・ポストに対しては賦課されない。

ているが、それ以外と見なされる就労者に対しては、ビザの更新が難しくなっている。

外国人技術者は、当該技術がフィリピン内での入手が不可能である場合には、正規に就労ビザを取得の上入国できるが、少なくとも2人の代理が務まる者を訓練することが義務づけられている。

(4) シンガポール

技術立国を目指すシンガポールは、単純労働力の過剰な流入を防ぐために、外国人労働者比率を製造業の場合全従業員の50%、サービス業の場合25%以下としている。外国人雇用税は、製造業で月額一人当たり330シンガポールドル（外国人比率が全体の35%の場合）から450シンガポールドル（同35 - 50%）サービス業は330シンガポールドルとなっている。これは、外国人労働者の過剰流入を防ぐための措置で、輸入関税のような措置と考えられる（田中〔2000 59-60〕）。

(5) タイ

タイでは、39業種については外国人の就労が禁止されている。また、外国人の労働許可取得が困難であるため、日本人枠を確保するのが難しく、新しい製品開発を開始するにもプロセスが円滑に進まないという問題がある。

また、原則として現地人を採用する義務があり、外国人労働者1名あたりに現地人4名を雇用する必要がある。このため、日本人の増員に併せてタイ人の雇用を増やさなければならず、中小企業それもサービス業に従事する企業にとってはコスト引き上げ要因となる。

(6) ベトナム

ベトナムでも現地人の雇用が優先されている。しかし、以前は企業が独自に現地の労働者を募集することは認められず、政府系雇用サービス機関を介す必要があったが、2002年4月の改正労働法により2003年1月から直接雇用が可能になったので、コストの削減が期待されている。

技術職や管理職で現在外国人が占めているポストは、将来的にベトナム人が引き継げるよう、ベトナム人の人材育成に励むことが求められている。

3. ロイヤリティに関する規制

技術移転を阻む要因として、ロイヤリティに関する規制が挙げられる。ロイヤリティとは、特許権や商標権など価値を有する権利の使用を認めることで、ライセンサーがサイセンシーから得る対価のことである。ロイヤリティをめくり開発途上国で問題となりやすいのは、政府がライセンスの契約期間やロイヤリティの徴収期間を規制している点である（経済産業省 [2002 ,167]）。契約期間や徴収期間に制約があることで、長期的視野に立った投資計画を難しくすることがある。また、ロイヤリティの額に上限を設けることで、技術に対する対価が十分に見込めず、投資の阻害要因になる。

マレーシアの場合、製造業などの特定の産業は、使用料、経営管理・技術料の率について、国際通商産業省（MITI）からの事前承認が必要とされている。契約期間は5年とされ、その後はMITIの事前承認を得た上で更新することになっている。また、「便覧」によると、ベトナムでは以前ロイヤリティは総売上の0～5%に抑えられ、投資回収の魅力が低かった。しかし現在は、技術に対する価格は法定資本の20%を超えないという条件を除き、当事者間で決定ができるよう緩和されている。しかし、マレーシア同様契約の有効期間に制約があり、7年（場合により10年）となっている。

第4節 WTOとの整合性

1. 内国税

内国税は輸入品と国産品に等しく課されるため、関税引き下げ交渉の対象とはならない（岩上 [2003 ,96]）。しかし、内国税を国産品と輸入品に差別的に適用するならば、実質的に関税のような機能を持つと言える。

差別的課税の例としてマレーシアの自動車に対する物品税がある⁸。「便覧」によると、マレーシアでは、一般車に対しては65%の物品税が課せられるが、国民車に対しては32.5%と大きく異なる。GATT第3条（内国民待遇）では、国内産業

⁸ 物品税とは、たばこ、アルコール、自動車といった一部製品に課せられる間接税で、奢侈税と呼ばれる場合もある。例えば自動車の場合、課税することで車両の数を抑制し、環境対策につなげるといった社会政策的側面がある。

を保護する目的で内国税や国内規則を適用してはならないとし、関税以外に国産品と差別するような措置は禁じられているため（経済産業省 [2002 205]）同条に違反していると考えられる。

また、高率な物品税は国内販売価格をつり上げ、価格競争力の減退を招いている。インドネシアではカラーテレビの関税は15%であるが、50%の奢侈税が賦課されている。そのため、流入する密輸製品とは価格で勝負ができない。また、自動車にはASEAN 6 カ国に共通して物品税が賦課されている。シンガポールの場合、関税率は0%だが、乗用車に20%、自動二輪車に12%の物品税が賦課されている。国内製品に対しても物品税は賦課されるが、シンガポール国内ではほとんど生産されていないため、実質的に物品税が関税に取って代わっている側面がある（岩上 [2003 96]）。その他の国では、エンジンの容量によって物品税は異なり、容量が大きければ大きいほど税率も高くなる。フィリピンでは最高100%、インドネシアで同50%、タイで同48%が課せられている。ちなみに、ベトナムは現在、物品税の課税対象品目の拡大を検討している段階である。

2. 貿易投資関連措置

ローカル・コンテンツ要求（国内からの部品調達率を規定すること）や輸入制限、輸出入均衡要求などを投資家に要求することで、自国産業の保護や外貨の流出防止を行うことを貿易関連投資措置と呼んでいる。これらの措置は貿易を抑制することから、ウルグアイ・ラウンドの「貿易に関連する投資措置に関する協定」（TRIM協定）で禁じられている⁹。1995年に発効した本協定は、開発途上国に対して、貿易関連投資措置を1999年末までに撤廃するよう求めたが、事実上困難である場合に限り撤廃期限の延長を認めている。ASEANからはマレーシアとフィリピンが自動車と自動二輪車のローカル・コンテンツ要求を、またタイは牛乳と乳製品のローカル・コンテンツ要求の延長を申請した。その結果、フィリピンは2003年6月30日までに、マレーシアとタイは2003年12月31日までに撤廃することとしている。このとき自動車分野に関してタイとインドネシアは延長申請をせず、ローカル・コンテンツ要求を廃止した¹⁰。また、フィリピンはローカル・コンテンツ要

⁹ 但し、開発途上国には例外措置がある。

¹⁰ しかし、その代わりにタイはCKD部品の関税を20%から33%に引き上げた。

求のほかに、同分野で外貨獲得要求も行っているが、同時期に廃止される予定である。

WTO非加盟であるベトナムは、自動二輪車は2年目で5～10%、5～6年目で60%、エレクトロニクスは2年間で20%、乗用車は5年目で5%、10年目で30%というローカル・コンテンツを満たすことを要求している¹¹。

その他、中古自動車（ベトナム、タイ）、自動車部品（マレーシア、フィリピン）、カラーコピー機（マレーシア、タイ、フィリピン）などに対して、輸入規制が行われている。

むすびにかえて

ASEAN各国政府は、外国投資が今後も発展の原動力であることを認識し、規制緩和や外資政策の見直しを行い、投資環境の整備を進めている¹²。

その中で、投資優遇措置は外資誘致の強力なツールである。投資優遇措置の中心となるのは、法人税と関税の減免であるが、これら税制上の優遇の他に、雇用面の優遇措置や通関手続きの簡素化などがあり、投資インセンティブを高めている（詳細は巻末の投資優遇措置一覧表を参考されたい）。そのため、高関税品目や雇用規制、税還付の遅延といったディスインセンティブを解決することにはならないものの、優遇措置の枠の中で一時的にこれらの問題を回避することが可能である。

しかし、投資優遇措置による投資誘致策の有用性は認めつつも、中長期的に見た場合、ASEAN諸国に求められるのは、差別や無駄のないビジネス環境の整備である。不透明かつ複雑な制度は、 unnecessary 費用や労力を必要とし、投資から得られる

¹¹ 各国のデータについては、ジェトロ海外情報ファイル <http://www.jetro.go.jp/jetro-file/> が詳しい。

¹² 例として、フィリピンでは、複数の投資誘致機関（投資委員会、フィリピン経済区庁、スービックワン首都圏公社等）の一部統合で、透明性、効率性を高める。ベトナムは、2002年7月に外国投資法施行細則、政令の改正案が提出され、その中で関税の免除枠拡大（部品、機械類も含むようにする）や、特別投資奨励事業の拡大などを挙げている。タイでは、投資委員会がゾーン制を見直し、企業は立地場所を自由に選べるようにする方向に進めている（2002年9月時点）。インドネシアでは、投資優遇措置の強化や投資手続きのワンストップサービス化などの内容が盛り込んだ新投資法案が国会に提出されている。

収益を低減させている。実際、筆者が調査した日系企業においても、行政能力の低さが足枷となり、事業の収益を損なっている事例があった。

ASEAN諸国では、関税の引き下げやEDIの導入、WTO関税評価協定締約など、国際社会や地域社会と足並みをそろえての枠組みづくりが進行しつつある。しかし、日系企業の指摘から分かるとおり、これらの完全な実施には至っていない。引き続き制度の履行をモニターしていく必要がある。

本稿では、ASEANの主要な貿易投資障壁を提示するにとどまるため、ここに含まれていない障壁も数多くある。今後日本とASEANが経済連携を進め、貿易投資を拡大させていくためには、ハードなインフラを含めた貿易投資障壁の細部の洗い出しが必要となる。ただ、市場アクセスの拡大を論ずるときには、日本自身の貿易投資障壁にも触れなければならない。日本は、少子高齢化問題や低迷する経済の閉塞感から脱するためには、「成長センター」である東アジアの発展を原動力にしたいと考えている。お互いの成長を考えると、日本の農産物を聖域化するわけにはいかないのはい言うまでもない。

(窪田 朋子)

参考文献

日本語文献

池部 亮 [2001]『ビジネスガイド ベトナム』日本貿易振興会。

岩上勝一 [2003]「シンガポールの対外通商政策とFTA」(木村福成、鈴木厚編著『加速する東アジアFTA：現地リポートにみる経済統合の波』日本貿易振興会)。

経済産業省通商政策局 [2002]『不公正貿易報告書：産業構造審議会レポート』経済産業調査会出版部。

田中恭子 [2000]「労働・雇用」(田中恭子編著『海外・人づくりハンドブック シンガポール』海外職業訓練協会)。

日本貿易振興会 [2001]『21世紀を迎えた日本企業の海外直接投資戦略の現状と見通し』日本貿易振興会。

[2002a]『ジェトロ貿易投資白書2002年版』日本貿易振興会。

[2002b]「国内産業保護政策を発表」(『通商弘報』2002年11月5日付、日本貿易振興会)。

[2003]「現地調達率に応じた二輪車部品の優遇関税を廃止」(『通商弘報』2003年2月4日付、日本貿易振興会)。

貿易・投資円滑化ビジネス協議会 [2002] 『2002年版各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望』
日本機械輸出組合。

定期刊行物

日本経済新聞 2002年12月28日付「自動車部品の輸入関税ベトナムが上げ延期」。

webサイト

Asia Pacific Economic Cooperation(アジア太平洋経済協力会議) “Individual Action Plan”, [http :
//www.apec-iap.org/](http://www.apec-iap.org/), January 2003

United Nations Conference on Trade and Development(国連貿易統計会議) “FDI Inflows, 1991-
2001,” [http : //stats.unctad.org/fdi/eng/TableView/Wdsview/dispviewpasp?ReportId=1312](http://stats.unctad.org/fdi/eng/TableView/Wdsview/dispviewpasp?ReportId=1312),
January 2003

World Customs Organization(世界関税機構) “Harmonized System Nomenclature,” [http : //www.
wcoomd.org](http://www.wcoomd.org), January 2003.

World Tariff, “World Tariff Online Database,” [http : //www.worldtariff.com](http://www.worldtariff.com), February 2003.

参考資料 1 表 2 ～ 4 の品目名とHS分類番号の対応表

(表 2) IT機器とその部品

	品 目 名	HS分類番号	主 な 製 品
完 成 品	コンピュータ・ 周辺機器	8471	コンピュータの完成品・半完成品、周辺機器（HDD、ディスプレイ、キーボード等）
	事務用機器	8469, 8470, 9009	コピー機、金銭登録機、会計機
	通信機器	8517, 852510, 852520, 8526	電話機、携帯電話、無線・レーダー等および同製品
	映像機器	8521, 852530, 852540, 8528, 9006	テレビ、録画再生機（VTR）、DVDプレーヤー、ビデオカメラ、デジタルカメラ
	音響機器	8519, 8520	テープレコーダー、CD・MDプレーヤー
部 品	測定器・検査機器	8543, 9014, 9015, 9024, 9025, 9026, 9027, 9030, 9031, 9032	工業用計測機器、半導体・IC測定器、光測定器、電波測定器、航行用機器（羅針盤等）測量機器、材質検査機、化学・物理実験機器等
	コンピュータ・ 周辺機器部品	8473	コンピュータ周辺機器等の部品
	半導体等電子部品	8540, 8541, 8542	ダイオード、トランジスタ、半導体デバイス、MPU、DRAM
	その他電子部品	8504, 8518, 8522, 8523, 8529, 8532, 8533, 8534, 8535, 8536	コンデンサ、抵抗器、印刷回路、保護・接続部品（スイッチ、ヒューズ等）、磁気テープディスク、映像・音響機器の部品

(出所) 「ジェトロ貿易投資白書2002年版」

(表 3) 乗用車

品 目 名	HS分類番号
乗用自動車（3000cc以下）	870321～870323
乗用自動車（3000cc超）	870324
乗用自動車（ディーゼルエンジン）	870331～870333
自動車部品	8707～8708

(出所) 世界関税機構(WCO)HP参照。(<http://www.wcoomd.org>)

(表 4) 二輪自動車

品 目 名	HS分類番号
自動二輪車	8711
自動二輪車部品	871411, 871419

(出所) 同上。

参考資料2 主な投資優遇措置

【法人税減免措置】

国 名	基本 税率	恩 典	有 効 期 間	条 件
インドネシア	30%	特にない ¹⁾ 。		
マレーシア	28%	法定所得の30%に対してのみ課税（奨励区立地の場合は同15%にのみ課税）。	生産日から5年	パイオニア・ステータスを認可される企業
		免税	生産日から5年	奨励事業、奨励製品の製造に従事するハイテク企業 但し、研究開発費が総売上に対して年間1%、学位を取得し、5年の経験を持つ理科系、技術系スタッフが全職員の7%を占めること。
		免税	生産日から10年	戦略的プロジェクト企業
フィリピン	32%	免税	操業日から4年 （場合により2年間延長可）	投資優先計画記載の分野、50%以上輸出（外資比率40%以下）、70%以上輸出（外資比率40%以上）のいずれかを満たし、BOI認可を受けた新規登録非パイオニア企業
		免税	操業日から6年 （場合により2年間延長可）	投資優先計画記載の分野、50%以上輸出（外資比率40%以下）、70%以上輸出（外資比率40%以上）のいずれかを満たし、BOI認可を受けた新規登録パイオニア企業
		免税	操業日から3年間	拡張プロジェクトへの投資
		免税	操業日から6年間	低開発地への投資
		上記に加え、免税期間後は総所得に対し5%の特別税のみ支払う。		輸出加工区庁（PEZA）認可（100%輸出又はPEZAの許可を受けて30%まで国内販売が可能な企業）
		総所得に対し5%の特別税のみ。関税、VAT、物品税、従価税免除。		スービック及びクラーク自由貿易地域に投資する企業
シンガポール	22%	免税	10年	パイオニア・ステータス企業
		15%に減税	10年	ポスト・パイオニア企業
		13%に減税	10年	既存設備の拡張
		10%に減税	10年（延長可）	地域統括本部

国 名	基本税率	恩典	有 効 期 間	条 件
タイ	30%	免税	第1ゾーン ² ：3年 第2ゾーン：3年 （工業団地外） 5年 （工業団地内） 第3ゾーン：8年	最低投資額が土地代と運転資金を除き1,000万バーツ以上であること。 付加価値は20%以上であること。事業開始時の負債は登録資本金額の3倍以下であること。操業を開始して2年以内にISO9000あるいは、これに相当する国際基準を得ること。
ベトナム	25%	20%	10年。それ以降は標準の25%税率が適用。但し、適用期間のうち、益転後1年間免税、続く2年間50%。	工業区域内にあり、サービス業に従事する企業 税率15%、10%の要件には満たない製造業
		15%	12年。それ以降は標準の25%税率が適用。但し、適用期間のうち2年間免税、続く3年間50%。	投資奨励事業リストに記載されている事業 経済的・社会的に困難な地域に投資する事業 輸出加工区内にあるサービス業 工業区内にあり、製品の50%以上を輸出する企業
		10%	15年。それ以降は25%の標準税率が適用。但し、適用期間のうち益転後4年間免税、続く4年間50%。	15%の税率基準のうち2条件を満たす事業 特別投資奨励事業リストに記載されている事業 投資奨励地域リストの経済的・社会的に特に困難な地域に投資する事業 工業区内、輸出加工区内、ハイテク区内のインフラ開発企業、輸出加工区の製造業 健康診断・病気治療・教育・職業訓練・科学研究の各分野に投資する事業
中国	30%		益転後2年間は免税、続く3年間は50%減税（二免三減）	経営期間が10年以上となる生産型外資企業
			二免三減後も税率を50%減税とする。但し、既に15%の税率が適用されている場合（経済特区の企業等）は10%の税率を適用する。	生産型企業の内、年度の輸出製品の生産高が企業の製品生産高の70%以上となる輸出型企業
			二免三減後、3年間税率を50%減税とする。但し、既に15%の税率が適用されている場合（経済特区の企業等）は10%の税率を適用する。	先進技術企業

（注）¹ タックスホリデー（免税措置）は、2000年1月に廃止されている。

² 第1ゾーン：バンコクなど6都県、第2ゾーン：第1ゾーンの近郊11県とプーケット、第3ゾーン：第1ゾーン及び第2ゾーン以外の58県。

（出所）各国投資機関資料、日本アセアンセンターホームページより筆者作成。

【輸入関税に関する主な優遇措置】

国 名	条 件	内 容
インドネシア	新規事業及びサービス事業に関する新たな設備機械の輸入の場合	最終輸入関税率が2年間5%になる（実際の税率がそれ以下の場合はその税率）。
	新規工業（サービス事業は除く）のために据え付けられた機械容量に従い、2年間の生産に必要な原材料を輸入する場合	最終輸入関税率が2年間5%になる。
	国産の機械を使用して新規産業／拡張工事を実施する場合	4年間分の生産あるいは追加に必要なとされる原材料の輸入関税は5%になる。適用期間は4年間。
マレーシア	国内で生産されていないか、生産されていても品質や価格の点で要求を満たしていない場合	原材料や部品に対する輸入関税の免税。
	国内で生産されていない場合	機械と設備に対する輸入関税と販売税の免税。
	生産の80%以上が輸出向けであること。 国内生産の可能性がないこと。 輸入税が5%を超えていること。	スペアや消耗品に対する輸入関税と販売税の免税。
フィリピン	投資優先計画に記載された分野に投資する場合、又は輸出比率70%以上の場合	輸入資本財及び付属スペア部品の輸入関税免税。
	輸出比率50%以上の場合	輸入関税の前払い免除。
シンガポール	特になし。	特になし。
タイ	最低投資額が土地代と運転資金を除き1,000万バーツ以上であること。 付加価値は20%以上であること。 事業開始時の負債は登録資本金額の3倍以下であること。 操業を開始して2年以内にISO 9000あるいは、これに相当する国際基準を得ること。	第1ゾーン： 機械輸入関税が10%以上の場合半減。 輸出のために使用された原材料と資材に係わる輸入関税1年間免除。 第2ゾーン： 機械輸入関税が10%以上の場合半減。 輸出相当分を生産するに必要な原材料あるいは資材の輸入関税を1年間免除。 第3ゾーン： 機械輸入関税の全額免除。 輸出相当分を生産するに必要な原材料あるいは資材の輸入関税を5年間免除。
ベトナム	奨励される事業に投資、または社会経済的に条件の悪い地域への投資。 または、機械、電気、電子分野のコンポーネント、部品の製造	最初の生産年度から5年は製造用材料の輸入関税免除。
中国	輸出加工区に進出する企業。	輸入設備、建築材料、事務用品の輸入関税が免除される。また、原材料、部品についてはすべて保税扱いとなる。

（出所）各国投資機関資料、日本アセアンセンターホームページより筆者作成。