

第 2 章

ASEAN 経済統合と物流円滑化の課題

若松 勇

はじめに

自由貿易協定 (Free Trade Agreement: FTA) の空白地帯といわれていたアジア地域でも、ここ数年の間で、FTA をめぐる動きが活発化している。シンガポール、タイを中心に数々の二国間 FTA が実施に移されているほか、ASEAN= 中国 FTA (ASEAN-China Free Trade Agreement: ACFTA) など ASEAN の枠組みによる FTA も開始されている。しかし、ごく最近まで、アジア地域の FTA で実体を持っていたのは、ASEAN 自由貿易地域 (ASEAN Free Trade Area: AFTA) のみであった。AFTA は 1993 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。こうしたなかで、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、AFTA の次のステップである ASEAN 経済共同体 (ASEAN Economic Community: AEC) の形成に向けた、ASEAN の物流円滑化措置を整理する。また、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。そのうえで、ASEAN による物流円滑化の今後の課題を展望する。

第1節 AFTAによる関税引き下げ状況と企業の活用状況

1. 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）協定にもとづいて、1993年から開始された。ASEAN 事務局によると、2006年5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（Inclusion List: IL）の99.8%が域内関税5%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。カンボジアを除き、ベトナム、ラオス、ミャンマーのIL品目の80%以上がすでに域内関税5%以下に引き下げられている。とくに、ベトナムでは2006年1月1日に多くの品目で関税を引き下げ、関税率5%以下の品目の割合は99.4%に達した。すなわち、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。一方、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5%以下の品目の割合は18.7%にとどまっている。

このように、関税5%以下への引き下げはおおむね完了したが、今後、ASEAN 原加盟国は2010年までに域内関税を撤廃（0%）することになっている（図1）⁽¹⁾。2006年5月時点でみると、ASEAN 原加盟国全体では、すでに65.1%の品目の関税が撤廃されている。しかし、国ごとにはバラツキがあり、シンガポールではIL品目の関税すべてを、ブルネイも76.5%の品目を撤廃している。残りのインドネシア(61.0%)、マレーシア(55.1%)、フィリピン(51.4%)、タイ(50.1%)では5～6割の品目で関税が撤廃されている状況である。

さらに、2004年のASEAN 首脳会議でAEC 実現に向け、優先11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

表1 ASEAN 各国の域内関税引き下げ状況 (2006年5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	9.924	ILに占めるシェア	7.591					
ブルネイ	10,702	9.924	100.0%	7,591	76.5%	0	15	0	0
インドネシア	11,153	11,028	100.0%	6,731	61.0%	0	0	0	25
マレーシア	12,587	12,433	99.5%	6,882	55.1%	34	31	0	89
フィリピン	11,091	11,045	99.3%	5,675	51.4%	75	0	0	27
シンガポール	10,705	10,705	100.0%	10,705	100.0%	0	0	0	0
タイ	11,030	11,020	99.9%	5,530	50.1%	10	0	0	0
原加盟6カ国合計	67,268	66,230	99.8%	43,114	65.1%	119	46	0	994
カンボジア	10,689	8,007	18.7%	540	6.7%	6,513	0	2,447	181
ラオス	10,690	10,023	94.6%	590	5.9%	543	0	0	464
ミャンマー	10,689	10,521	81.8%	349	3.3%	1,915	0	77	59
ベトナム	10,689	10,342	99.4%	5,478	53.0%	59	0	0	347
新規加盟4カ国合計	42,757	38,893	76.8%	6,957	17.9%	9,030	0	2,524	1,051
ASEAN10 合計	110,025	105,123	91.3%	50,071	47.6%	9,149	46	2,524	2,045

(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。

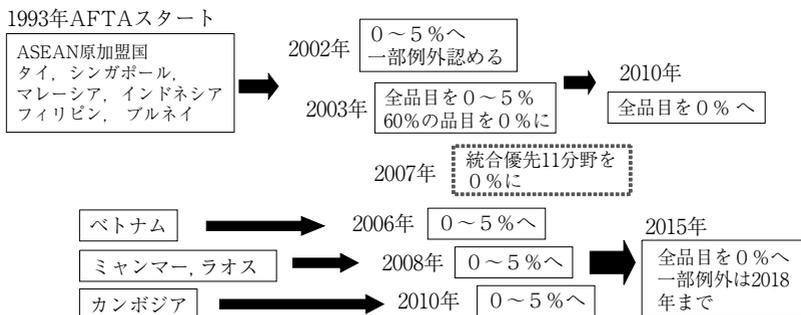
一般的除外品目 = 防衛、学術的価値のあるもの等関税率の削減対象としない品目。

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) 品目。

高度センシティブ品目 = コメ関連品目。

(出所) ASEAN 事務局 (2006 CEPT Package)。

図1 AFTA (ASEAN 自由貿易地域) の関税引き下げスケジュール



(出所) ASEAN 事務局。

ロニクス, e-ASEAN [情報通信技術], ヘルスケア, 航空, 観光) の統合に関する ASEAN 枠組み協定 (ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors) が署名された。このなかで, 優先分野については, 関税撤廃の時期を3年間前倒し, 2007年 (新規加盟国は2012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。

2. 企業による CEPT の活用状況

上記のように, ASEAN ではこの数年の間で域内関税引き下げが大きく進展した。これにともない, ASEAN 域内の貿易は拡大し, 域内の物流需要も増大している。ASEAN の域内輸出は2004年, 2005年とも同地域の輸出全体の伸び率を上回り, それぞれ前年比20.4%増, 30.2%増と高い伸びを示している⁽²⁾。

ミクロの企業レベルでもみても, 在 ASEAN 進出日系企業による CEPT の利用は, 定着してきたように見える。CEPT の活用に関連し, 産業別でとくに目立った動きがみられるのは, これまで高関税で保護されてきた家電, 自動車, 二輪車などの産業である。

テレビ, 洗濯機, 冷蔵庫などの家電産業は, ASEAN では内需向け産業

としてスタートした。1960年代から1970年代にかけて、主要日系メーカーは高関税により分断された市場であるASEANに、各国の国内需要に対応するための小規模な工場を各国に設置した。これがAFTAにより域内関税が下がったことから、各メーカーはスケールメリットを出すために、各国に重複して設置してきた生産拠点を集約化させている。

傾向として、タイ、マレーシアの生産拠点到集約化が進み、逆にフィリピンや一部インドネシアの拠点が整理されるように見受けられる。これは、1985年のプラザ合意以降の円高にともない、日系家電メーカーの多くがASEANに輸出工場を移転させた際に、タイ、マレーシアが選ばれるケースが多かったことと関係している。すなわち、現在みられる動きは、もちろん例外はあるものの、各国の需要に対応してきた内需向けの小型工場が円高以降に設置された輸出用の大型工場に吸収されるというものである。

その具体例として、フィリピンにおける家電協会による家電産業があげられる。フィリピンのテレビ工場は2001年には12社あったところ、次々と閉鎖され、2004年にはわずか3社に減少した。日系メーカーで残っているのはシャープのみで、残り2社は地場OEMメーカーであるという⁽³⁾。

また、自動車産業も家電産業と同様に、あるいは家電をはるかに上回る高い関税障壁により厚い保護を受けてきた産業である。日系など主要メーカーは各国に自動車の組立工場を設け、それぞれの国の需要に対応してきた。これが、2003年1月1日からは、ASEAN原加盟国(マレーシアを除く)で、完成車のCEPTレートの5%以下への引き下げが完了したことによって、CEPTを使った域内完成車輸出の動きが広がっている⁽⁴⁾。

一方、自動車部品については、完成車よりもさらに先行し、ASEAN産業協力スキーム(ASEAN Industrial Cooperation Scheme: AICO)などのスキームを使い域内相互補完の動きが進んでいた。このような動きは、AFTAの進展により、加速している。「部品単位でASEAN内のグループ企業と相互に供給を行っている。CEPTの関税が下がってから、相互補完は活発化している。」(在マレーシア日系自動車部品メーカー)との指摘にみられるように、CEPTは積極的に活用されているといえよう⁽⁵⁾。

さらに、ASEAN域内の部品供給ネットワークを最大限活用し、とくに

タイをピックアップトラックの ASEAN 向け、さらには世界向けの輸出拠点とする動きが広がっている。

二輪車も自動車と同様である。自動車ほどではないが、たとえば、タイでは二輪の完成車には 60% の高関税が課せられている。このため、AFTA の影響は大きく、企業によっては市場の大きいタイとインドネシアに生産を集約化する動きがみられる。部品についてはコスト削減のために、日系各社は ASEAN 共通モデルを投入し、各国間で部品の相互補完を拡大させつつある。そのなかで、とくに裾野産業の充実したタイから部品調達を強化する動きが目立つ。

第 2 節 ASEAN 経済共同体 (AEC) 実現に向けた物流円滑化措置

1. 優先 11 分野の先行的統合のためのロードマップ

ASEAN 諸国は AFTA による関税引き下げが一定水準に達したことから、次の目標として真の経済統合を目指す ASEAN 経済共同体 (AEC) 形成に向かい始めている。2003 年 10 月の ASEAN サミットでは、第 2 ASEAN 協和宣言 (Bali Concord) の中で、2020 年までに AEC を実現することに合意した⁽⁶⁾。同宣言によると、AEC は「ASEAN 経済統合の最終ゴールであり、モノ、サービス、投資の自由な流れ、資金のより自由な流れが実現され、平等に経済が発展し、貧困・社会的格差が縮小された地域で、安定及び繁栄し、高い競争力を持つ地域」とされている。その具体的な実現方法として、優先 11 分野を選び、これらの分野については 2010 年までに先行して AEC を実現させることになった。

これを受け、2004 年 11 月ラオスのビエンチャンで開催された ASEAN サミットでは、各国首脳が「優先統合分野のための ASEAN 枠組み協定」に署名した。同協定には、優先 11 分野の先行的統合のためのロードマップ (工程表) が盛り込まれている。同協定は全体を包含した共通

協定と具体的なロードマップを含んだ11の分野別議定書（プロトコール）から構成されている。その各議定書の中の付属書Iには、各分野のロードマップが発表されている⁽⁷⁾。ロードマップはさらに全分野共通の共通措置（Horizontal Measures）と分野ごとの特別措置（Sector Specific Measures）の2つに大別される。

共通措置は合計40項目に上り、市場統合に向け、以下の具体的措置を定めている（図2）。自由化分野としては、モノの貿易、サービス貿易、および投資の3分野があげられている。

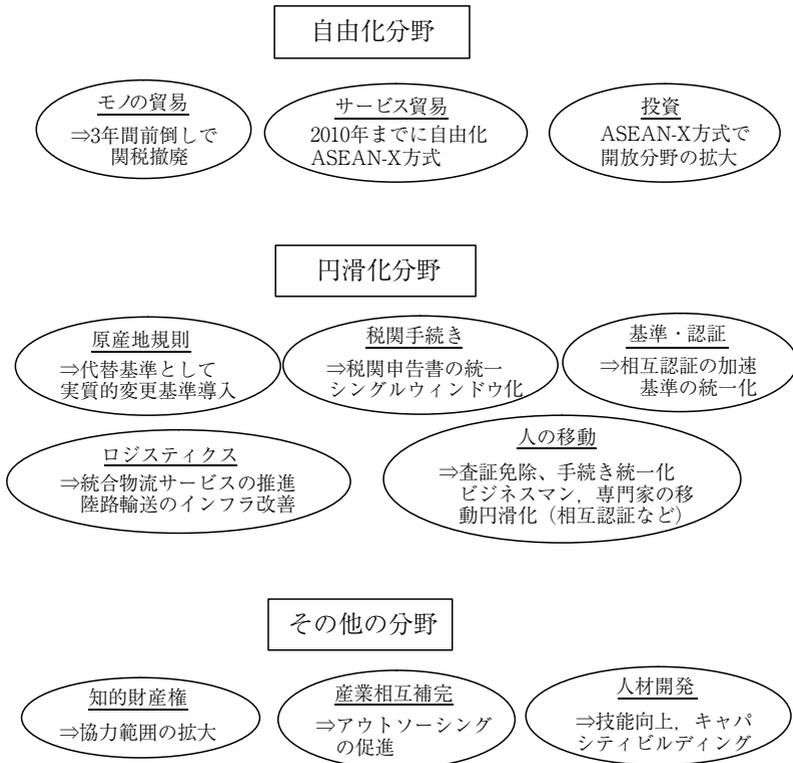
また、貿易・投資円滑化分野には原産地規則、税関手続き、基準・認証、ロジスティクス、域内の旅行促進策やビジネス関係者・専門家など人の移動が記載されている。さらに、その他の分野として、知的財産権、産業相互補完、人材育成が決められている⁽⁸⁾。

繰り返しになるが、ASEAN域内の関税は低下し、企業による域内貿易も増加している。こうした動きを一層進めていくためには、物流円滑化措置が極めて重要な役割を果たす。そのなかでもとくに重要と思われるのが、①通関手続き、②原産地規則、③陸路輸送制度、④基準・認証の4つである。すなわち、企業はASEAN内で自由にモノを動かせる環境を望んでいるが、実態は必ずしもそうっていない。まず、ASEAN内では国境を越える度に通関手続きが必要である。その手続きに時間を要したり、所要時間にバラつきがあっては、スピード経営を重視する企業側ニーズに対応できない。

また、ASEAN域内の関税はAFTAにより低下しつつあるが、その特恵関税を利用するためには商品の国籍を判定するルールである原産地規則をクリアし、原産地証明書（フォームD）を取得しなければならない。この手続きも通関手続きと同様に、スムーズに行われなければならない。トラックの相互乗り入れなど陸路輸送に関する越境制度の整備も、域内貿易の促進に不可欠である。さらに、商品によっては輸出先の規格・基準を取得しなければならないケースもあり、これも手続きが円滑に行われなければ、ASEAN域内の貿易を阻害する要因となろう。

次に、こうした物流円滑化に向けたASEANの取り組みを紹介していきたい。

図2 ASEAN 経済共同体（AEC）の優先統合分野のための共通措置の主な内容



(出所) 優先統合分野のための ASEAN 枠組み協定。

2. 通関手続き - AHTN, ASW などでの進展 -

ロードマップの共通項目の中で、目にみえた形で進展がみられるのが税関手続きの分野である。関税分類については、ASEAN 各国はすでに2004年4月までにASEAN 共通関税分類 (ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature: AHTN) を導入し終えている。AHTNはASEAN 域内の貿易手続きを簡素化し、域内貿易を拡大させることを目的に1997年

に ASEAN 加盟国間で導入が合意され、準備が進められてきた。従来、ASEAN 各国の関税コードは HS コード上位 6 桁までが共通であるが、それ以降の下 2 桁ないし 3 桁は各国ごとに独自のコードがつけられていた。一方、AHTN は全世界共通の HS コード 6 桁に ASEAN 独自分類の 2 桁を加えた計 8 桁で構成されている。その対象になっている関税品目数は、1 万 689 品目に上る。現在は、AHTN レビュー委員会で品目数を減らし、簡素化する方向で見直しを進めているところである。

また、シンガポール、ベトナム、フィリピン、インドネシアでは AHTN を ASEAN 域内のみならず、域外との貿易にも使用しており、関税コードを AHTN に一本化している。一方、マレーシア、タイなどでは一般関税と CEPT 関税（AHTN）が一致していない。同じ品目でも、域内用と域外用 2 つの関税コードが存在するという複雑な状況になっている。ロードマップでは、AHTN の域外貿易への適用（一本化）が盛り込まれており、早期の統一化が望まれる。

さらに、税関手続きの改善で期待されるのが、シングルウィンドウ（Single Window）の導入である。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認可をひと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。そのため、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、2005 年 12 月の ASEAN 経済相会議で、実施に関する協定に署名が行われた⁽⁹⁾。

ASEAN シングルウィンドウ（ASEAN Single Window: ASW）は、世界税関機構（World Customs Organization: WCO）、世界貿易機関（World Trade Organization: WTO）などの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。このようにすることで、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 2010 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 6 カ国は遅くとも 2008 年までに、新規加盟国（カンボ

ジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）は2012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すでに完成しており、2006年にフィリピンとタイの2カ国間でAFTAによる特惠関税のための原産地証明書（フォームD）およ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。

3. 原産地規則による代替的基準の導入

ASEAN域内の関税については引き下げが進んでおり、先発のASEAN原加盟国では、2010年には域内関税がすべて撤廃されるという段階まで来ている。しかし、ここで留意が必要なのは、FTAであるAFTAの特惠関税を利用するためにはASEAN産品であることを認定する原産地規則を満たし、各国政府機関から原産地証明書を取得することである。関税同盟でないASEAN域内において、無税で製品を輸出し合うには、必ずフォームDと呼ばれる原産地証明書が必要である。

ロードマップの中で、原産地規則について、方向性として、より透明で予測可能、かつ標準化されたものにすることがあげられている。AFTAの特惠関税であるCEPTの原産地規則は、基本的にはASEAN累積現地調達率が40%以上であることが求められている。しかし、素材や部材などを域外国からの輸入に依存している場合、この基準をクリアするのが難しいことがある。また、ASEAN域内での貿易促進のため、現行のASEAN累積現地調達率が40%以上であることを求めている付加価値基準に加え、その代替基準として実質的変更基準を導入するとされている。具体的には、主に関税番号変更基準⁽¹⁰⁾の導入が検討されている。

たとえば、繊維は以前から加工工程基準が代替的基準として利用可能である⁽¹¹⁾。2005年9月に開催されたAFTA協議会ではこれに加え、小麦粉、木製品、鉄鋼製品、アルミ製品についても、関税番号変更基準が使えることが承認された。今後、各国での国内手続きを経て、これまで原産地規則をクリアできず、CEPTが利用できなかった製品でも、利用可能になるケースが出てくるとみられる。

CEPTによる特惠関税を利用するために必要な原産地証明書については、前述のASWが実現すれば、電子的なデータ交換処理により、これまで以上に迅速で安定した通関手続きが期待できるといえよう。

4. インドシナ半島で重要性増す陸路輸送制度（ロジスティクス）

ASEANの経済統合において、インドシナ半島の道路網の整備にともない、今後陸路輸送の重要性が高まっていくことが予想される。しかし、物理的なインフラの整備に比べ、陸路輸送に関する越境制度の整備や統一化は遅れており、ASEAN域内の陸路物流の利用を妨げている。陸路輸送については、ロードマップの共通措置の中で、ロジスティクスサービスとして取り上げられており、具体的には、①輸送貨物の円滑化や複合一貫輸送(Multimodal Transport)に関するASEAN枠組み協定の迅速な実施を通じ、ドアツードア輸送や国境輸送の円滑化を促進、②陸路輸送のためのインフラ、サービスの向上、③民間セクターの参入拡大、の項目があげられている。

2004年11月に開催された第10回ASEAN運輸相会議では、「ASEAN運輸行動計画2005-2010」が採択され、①海上輸送、②陸上輸送、③運輸円滑化、④航空輸送の4分野について、合計48の具体的な行動計画が現在実施されつつある⁽¹²⁾。これには、道路や鉄道網などのインフラ整備、国境を越えた輸送円滑化のための諸手続きの整備や統一化などのソフト面に関する整備の両方が含まれている。2005年11月には、複合一貫輸送の事業運営者などについて規定する「複合一貫輸送に関わるASEAN枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport)」が締結されている。

なお、ASEANではロジスティクスサービスを12番目の優先統合分野として、新たに加えることで合意している。

5. 非関税障壁となり得る規格・基準

ASEANでは、製品に関する規格・基準、通信方式などは各国ごとに異

なり、個別に対応が必要なケースがある。製品によっては強制規格が指定されており、その場合には所定試験機関の審査をパスしないと輸入できないこともある。すなわち、規格・基準は非関税障壁になり得るのである。より実効性のある ASEAN 市場の統合を進めていくためには、基準の統一化が必要である。共通措置では、相互認証、基準の統一化に関し、①優先分野における相互認証の実施を加速、②基準統一のための明確な目標、スケジュールの明確化、③貿易の技術的障壁、衛生措置に関する WTO 協定の遵守、といった内容が盛り込まれている。

なお、基準・認証の分野では、エンジニアリングサービスの相互認証、電気・電子機器の基準認証統一の2つの協定が2005年12月に開催された ASEAN 経済相会議で署名された。

電気・電子機器の基準認証統一に関する協定は、ASEAN 加盟国間で電気・電子機器の統一した基準認証制度を確立するものである⁽¹³⁾。同協定によると、加盟国は2010年12月31日までに、必要な法制度を整備することが求められている。すでに電気・電子機器に関する相互認証は、2002年4月に域内貿易の非関税障壁を除去するために実施されている。しかし、域内製品の競争力強化、国民の健康や安全確保や環境保全の実現には、一定レベルの統一した基準認証制度が必要であると加盟国が判断したといえよう。

第3節 日系企業が抱える通関手続きなど物流円滑化に関する問題点

これまで、AEC 実現に向けた ASEAN の物流円滑化の取り組みを検討した。現地に実際に進出している日系企業は、物流に関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2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。

1. 日系企業が抱える通関手続きの問題

日本貿易振興機構(ジェトロ)は2006年1月にASEAN主要6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897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迂回輸入に対する規則が不十分、⑨その他、の9つの選択肢から複数回答で選択してもらった(表2)。

このアンケート結果から、まず全体としては主に次の2点が指摘できよう。まず第1点目はシンガポール、マレーシアの2カ国が全体の選択肢を通じて、パーセンテージの絶対値が低く、貿易制度を問題としている企業の割合が少ないことである。第2点目は、国によって問題視されている内容にバラツキがみられることである。ただし、総じて「通関など諸手続きの煩雑さ」、「通関手続きに時間を要する」の2項目を問題点とみる企業の割合は多かった。以下、国ごとの特徴を検証しよう。

(1) タイ

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48.3%を占め、最も多かった。これに「通関など諸手続きの煩雑さ」が続く。この諸手続きの中には、日系企業の間で不満の多い投資委員会(Board of Investment: BOI)による輸出用生産のための原材料の関税免除措置なども含まれていると考えられる。その次に問題視されているのが、「通関手続きに時間を要する」ことであり、「関税分類の査定基準が不明瞭」が続いている。タイにおいては、関税評価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。

表2 日系企業が抱える通関・物流面での問題点(複数回答)

	合計	有効回答	通関等諸 手続きの 煩雑さの 程度	通関手続き に時間を 要する	物流イン フラの整 備状況が 不十分	通関・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	上段：回答企業数(社)		不明	
									検査シス テムが不 明瞭	迂回輸入 に対する 罰則が不 十分		
総数	966	817	344	308	260	236	230	170	96	31	126	149
	100.0	100.0	42.1	37.7	31.8	28.9	28.2	20.8	11.8	3.8	15.4	15.4
ASEAN 計	897	756	306	270	225	224	219	162	89	29	123	141
	100.0	100.0	40.5	35.7	29.8	29.6	29.0	21.4	11.8	3.8	16.3	15.7
タイ	201	176	79	56	13	49	85	53	18	1	17	25
	100.0	100.0	44.9	31.8	7.4	27.8	48.3	30.1	10.2	0.6	9.7	12.4
マレーシア	172	132	37	31	16	32	16	16	10	4	34	40
	100.0	100.0	28.0	23.5	12.1	24.2	12.1	12.1	7.6	3.0	25.8	23.3
シンガポール	96	55	11	9	4	5	4	5	1	1	33	41
	100.0	100.0	20.0	16.4	7.3	9.1	7.3	9.1	1.8	1.8	60.0	42.7
インドネシア	158	149	78	75	74	57	58	40	30	9	17	9
	100.0	100.0	52.3	50.3	49.7	38.3	38.9	26.8	20.1	6.0	11.4	5.7
フィリピン	185	165	50	55	84	57	29	22	21	8	17	20
	100.0	100.0	30.3	33.3	50.9	34.5	17.6	13.3	12.7	4.8	10.3	10.8
ベトナム	85	79	51	44	34	24	27	26	9	6	5	6
	100.0	100.0	64.6	55.7	43.0	30.4	34.2	32.9	11.4	7.6	6.3	7.1
インド	69	61	38	38	35	12	11	8	7	2	3	8
	100.0	100.0	62.3	62.3	57.4	19.7	18.0	13.1	11.5	3.3	4.9	11.6
中国	293	270	173	143	51	116	77	75	47	11	22	23
	100.0	100.0	64.1	53.0	18.9	43.0	28.5	27.8	17.4	4.1	8.1	7.8

(出所) 平成17年度ジェトロ日系製造業活動実態調査(2006年1月実施)。

ジェットロが実施した日系企業へのインタビューでも、上記のアンケート調査の結果を裏づけるコメントがあった⁽¹⁴⁾。それをあげると、①関税局の職員により、税金のかけ方に明らかに差異があること、②関税評価のところで、コミッション（手数料）、ロイヤリティー、特許料などが過少申告であると指摘されることが多いこと、③通関に時間がかかり、以前に輸入したものでも、税関の判断が遅く、前回の資料を持って行き、再度説明をしなくてはならない場合があること、④初回の輸入の際に、品目分類をする場合、HSコードで税関ともめることが多いこと、⑤適用関税の規定が不明確なために、関税確定に手間取ることが頻繁にあること、⑥同じ品目を輸入しても関税番号が確定しないこと、などの意見があげられた。

(2) マレーシア

マレーシアの場合には前述のとおり、物流に関して問題点を認識している企業は少ない。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）への進出が多いことが指摘できよう。「マレーシアはLMWが多く、輸入関税を払っていないケースが多い。そのため、トラブルが少ないとみられる」（日系通関業者）、「当社の顧客の多くは日系企業だが、日系企業は輸出加工区やLMWで進出しているケースがほとんどである。このため、関税がかかっておらず、問題も少ない」（日系通関業者）という意見があった⁽¹⁵⁾。

しかし、そのようななかで指摘が多かった問題点は、「通関など諸手続きの煩雑さ」であった。これには、通常の通関手続き以外の鉄鋼や自動車などの輸入許可なども含まれていると考えられる。たとえば、鋼板を輸入する場合、輸入者は輸入品60%に対して、国産品40%を購入することが義務づけられている。また、鉄鋼製品は輸入許可制となっており、3カ月ごとにどの国・地域からどのくらいの量を輸入するのかを申請しなくてはならない。そのうえ、許可が出るのに2週間程度かかる。次に多かったのが、「通達・規則内容の周知徹底が不十分」であり、これに「通関に時間を要する」が続く。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⁽¹⁶⁾。

(3) インドネシア

インドネシアの場合には、逆にほとんどの選択肢で回答率が4～5割に達しており、多くの項目で問題を抱えていると認識されている。とくに高い割合を占めたのは、「通関など諸手続きの煩雑さ」であり、「通関手続きに時間を要する」も過半数を超える企業が選択している。「物流インフラの整備状況が不十分」も半数近くの回答であった。

同国では輸出入申告に問題が発生すると、当該荷主と通関業者のすべての申告がコンピューター上で拒否される「ブロック」制度がとくに問題になっている。また、税関担当官による評価・分類の恣意性や担当官不在の際の対応などが問題点として指摘されている。

(4) フィリピン

フィリピンの場合でも多くの項目で回答率が3～5割の高い割合を占めた。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」であった。このなかには、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、税関コンピューター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。「コンピューターがシステムダウンした場合、復旧まで手つかずの状況となる。復旧まではだいたい3時間ぐらい要するケースが多い」(日系通関業者)、「港の通関事務所がコンピューターのシステムトラブルを理由に1～2日間業務を停止してしまい、通関が滞る」(日系メーカー)との声が聞かれた⁽¹⁷⁾。

これらに「通達・規則内容の周知徹底が不十分」、「通関に時間を要する」などが続いている。日系通関業者によると、「PEZA(フィリピン経済特区)企業の場合は輸入申告から1～2日で貨物が引き出せる。しかし、通常の輸入となると2～5日以上かかる」ということであった⁽¹⁸⁾。

(5) ベトナム

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6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。そのほかでは「通関に時間を要する」、「物流インフラの整備状況が不十分」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。「ベトナムの通関制度の問題点は、ルール、手続きがはっきりわからないこと。何か制度ができて、具体的な手続きがわからない。政令や通達も頻繁に発布され、その内容を正確に追っていくのは難しい」（日系通関業者）、「いろいろな面で制度が不透明」（日系メーカー）との声が聞かれた⁽¹⁹⁾。

関税評価・分類に関しては、「関税分類では、税関担当者の判断が後で変わることもよくある」（日系通関業者）、「南部と北部の税関で、情報が共有化されていない。判断も違う時がある」（日系通関業者）、「関税番号の分類は、とくに新製品の場合には時間がかかる。分析のための機材が十分ないという問題もある」（日系メーカー）との指摘があった⁽²⁰⁾。

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。このため、予定していた生産計画に影響が出るケースも少なくない。「税関手続きに時間がかかり、在庫増の原因になっている。そのため、タイからインドネシア、ベトナムに出荷する場合は、2～3週間はみている。通関手続きに要する時間が予想できないところがある。もし要する時間がある程度事前にわかるのであれば、在庫の圧縮ができる」（在タイ二輪車メーカー）など通関手続きの改善を求める意見がある。このような意見は、現地で操業する日系企業の共通の意見であるといえよう⁽²¹⁾。

2. 煩雑な取得手続きが問題視される原産地証明書

日系企業にとって、原産地規則をめぐる問題点は、大きく以下の2点に集約されるであろう。1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40%以上をクリアできるかどうか、という基準の問題である。2点目は、日々のオペレーションで原産地証明書(フォームD)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めぐる問題については、ASEAN累積のローカルコンテンツ40%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。

「主な材料となる鉄の鍛造品は特殊な熱処理が必要であり、現地では調達できない。現在、ASEAN域内への輸出を検討しており、フォームDを取得しようとしているが、現地調達率は40%ぎりぎりである。為替レート次第では、40%を切ってしまう」、「日本から原材料となる鋼材の多くを輸入しているため、CEPTで原産地規則をクリアするのが難しい」、「熱交換器の素材となるアルミは特殊な合金のため、日本から輸入し、当地で加工してASEAN諸国に輸出している。現状では、CEPTの基準を何とかクリアしているが、今後、新たな製品が出てきた場合、クリアできるかわからない」(以上、在タイ自動車部品メーカー)といった声が聞かれる⁽²²⁾。

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40%以上をクリアするのは容易ではない。こうしたことから関税番号変更基準などの代替的な基準の導入はCEPTの利用ができる製品の範囲を広げ、企業側の選択肢を増やすことにつながるであろう。一方、原産地証明書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。いつも自転車操業という感じ。家電製品の場合は部品点数が800点ぐらいになる」(在タイ日系家電メーカー)という声が聞かれた⁽²³⁾。

日々のフォームD取得作業においても「マレーシア、インドネシアから来るフォームDのHSコードが輸出と輸入で一致しないことがある。税関担当者の解釈の問題がある。間違いがあるため、輸出国のマレーシアにフォームDを送りかえすと、再取得に3日かかり、貨物が港に滞留し、生産オペレーション上の障害になる」(在タイ日系自動車部品メーカー)など物理的なフォームDのやりとりで問題が発生している例もある⁽²⁴⁾。

3. 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＝タイ間はすべ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⁽²⁵⁾。

ただし、バンコク日本人商工会議所が2006年11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78%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47%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2項目を占めた(『通商弘報』2007年2月6日)。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。

国境により分断された国と国をつなぐロジスティクスの改善は税関手続きと同様に、ASEAN 経済統合の成否に大きな影響を与えるであろう。商品のライフサイクルの短縮化、サプライ・チェーン・マネジメント (Supply Chain Management: SCM) の導入などにより、短納期への要請は強まる一方である。ある在タイ電子部品メーカーは「顧客の仕様はどんどん変わる。携帯電話のライフサイクルは3カ月しかない。このため、わずか4~5日間の部品在庫を抱えているだけで、利益をすべて失う可能性もある。部品在庫をいかに少なくするかが極めて重要である」とその切実な状況を語る⁽²⁶⁾。また、リードタイムの短縮と同時に、ロジスティクスコストをいかに抑えるかが現地日系企業にとって、重要な課題になっている。「AFTA などにより域内関税がどんどん下がっている状況の中で、今度はいかにロジスティクスコストを下げるかということが、重要なポイントになってきている」(在タイ自動車部品メーカー)との声が聞かれる⁽²⁷⁾。

4. コスト削減が期待される相互認証と規格の統一化

ASEAN 域内をシングルマーケットとして事業展開を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ーでも、こうした問題が指摘されている。

代表的な意見としては、「規格・基準の分野では、たとえば、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、ベトナムだけ別の設計をしなければならない。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)⁽²⁸⁾、「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)⁽²⁹⁾、「各国の認証試験にはコストがかかることから、相互認証が実現すれば大きなメリットとなろう」

(在シンガポール日系自動車メーカー関係者)⁽³⁰⁾などがあげられる。

以上のように、在 ASEAN 日系企業が抱えるさまざまな物流円滑化の課題をみてきた。不透明で、所用時間を予測するのが通関手続きでは難しいのが現状である。原産地証明書では取得手続きが煩雑であり、車両の相互乗り入れ制度の整備が陸路輸送では必要であり、さらに規格・基準では各国での要件が異なっているなど、ASEAN を統一市場と呼ぶにはまだ克服しなければならない課題が数多いことが理解できよう。

おわりに— ASEAN 経済統合に向けた今後の課題—

ASEAN は加盟国 10 カ国の人口を合計すれば 5 億人を超す市場となるが、依然として「ひとつの市場」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 の特惠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ない。さらに、輸出先の規格・基準を取得しなければならないケースもある。一方で、中国は文字どおり、13 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（Just In Time: 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 域内をあたかもひと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 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には通関における原産地証明書も含まれ、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。ASW は 2006 年から

徐々にパイロットプロジェクトが開始されているが、運用の段階で今後どの程度効果を発揮するのか注目される。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。

また、AEC 構想において、物流円滑化の面では徐々にではあるが成果が見え始めている一方、これまでのところ通貨統合というアジェンダは含まれていない。しかし、企業活動において、為替・通貨は切り離すことはできない。通貨が異なれば、常に為替リスクの問題が出てくる。この分野の統合まで踏み込まなければ、真の経済統合とはいえないであろう。これは中長期的な課題として検討されるべきであろう。

〔注〕

- (1) 新規加盟国は 2015 年までに撤廃することになっている。
- (2) ASEAN の域内輸出は、ASEAN5 カ国（シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン）の同 ASEAN5 カ国向け輸出額を指す。
- (3) 筆者によるインタビュー（2004 年 7 月 15 日）。
- (4) 国民車プロトンを持つマレーシアは完成車の CEPT レート引き下げを延期してきた。しかし、2004 年から CEPT レートの引き下げを開始し、2006 年 3 月には、国家自動車政策を発表し、同レートを他の加盟国と同様の 5 % に引き下げている。
- (5) 筆者によるインタビュー（2005 年 7 月 26 日）。
- (6) 2007 年 1 月の ASEAN 首脳会議で AEC の実現時期を 2020 年から 2015 年に 5 年間前倒しすることが合意された。
- (7) 協定文やロードマップの原文は以下の ASEAN 事務局のウェブサイト (<http://www.aseansec.org/16659.htm>) を参照。
- (8) 図 2 には記載されていないが、促進および監視分野として、貿易・投資の促進、貿易・投資統計の監視があげられている。
- (9) 同協定の原文は、次のウェブサイト (<http://www.aseansec.org/18005.htm>) を参照。
- (10) 関税番号変更基準とは、原産地規則の代表的なルールのひとつである。輸入部材の関税番号が製造工程を経ることにより、輸出する際に別の関税番号に変更された場合、その製品が当該国で生産されたとみなす。
- (11) 加工工程基準とは特定の加工工程を指定し、その工程が行われたことをもって、原産地と認定する方法。繊維製品などで採用されているケースが多い。
- (12) 「ASEAN 運輸行動計画」の原文は次のウェブサイト (<http://www.aseansec.org/16596.htm>) を参照。
- (13) 協定の原文は、次のウェブサイト (<http://www.aseansec.org/18012.htm>) を参照。
- (14) 筆者による複数の現地進出日系企業へのインタビュー（2004 年 11 ～ 12 月）。
- (15) 筆者によるインタビュー（2004 年 12 月 8 日）。

- (16) 注 (15) と同じ。
- (17) 筆者によるインタビュー (2005 年 1 月 21 日)。
- (18) 注 (17) と同じ。
- (19) 筆者によるインタビュー (2004 年 12 月 23 日)。
- (20) 注 (19) と同じ。
- (21) 筆者によるインタビュー (2005 年 6 月 13 日)。
- (22) 筆者による複数のインタビュー (2004 年 11 ~ 12 月)。
- (23) 筆者によるインタビュー (2006 年 9 月 25 日)。
- (24) 筆者によるインタビュー (2006 年 9 月 21 日)。
- (25) 筆者によるインタビュー (2005 年 9 月 14 日)。
- (26) 筆者によるインタビュー (2005 年 12 月 23 日)。
- (27) 注 (25) と同じ。
- (28) 筆者によるインタビュー (2005 年 12 月 23 日)。
- (29) 注 (25) と同じ。
- (30) 筆者によるインタビュー (2005 年 7 月 15 日)。

【参考文献】

- 日本機械輸出組合編刊 [2004] 『アジアの原産地規則と通関手続き』
- 日本貿易振興機構海外調査部編 [2006] 『在アジア日系製造業の経営実態－ASEAN・インド編－』 (2005 年度調査), 日本貿易振興機構
- 日本貿易振興機構海外調査部アジア大洋州課 [2006] 「特集 メコン開発がインドシナの物流を変える」『ジェトロセンサー』 (2006 年 2 月号)
- 若松勇・岩上勝一 [2005] 『ASEAN 各国における関税・通関制度の実態と問題点』 日本貿易振興機構
- 若松勇 [2006] 『ASEAN 経済共同体 (AEC) の現状と事業環境の変化』 日本貿易振興機構