

アジアにおける日系企業の FTA 活用実態と運用上の課題

2015年5月
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 アジア大洋州課

ジェトロ・特集アジア

アジアにおける日系企業の FTA 活用実態と運用上の課題

2015年5月19日

日本貿易振興機構（ジェトロ）

要 旨

アジア・オセアニアの20カ国・地域に進出する日系企業のFTA利用率（2014年）は47.3%に達し、同比率は年々拡大傾向にある。アジア主要国に進出する日系企業にとって、FTAの有効活用による関税コストの削減は、ビジネス戦略上の主要課題の1つとなっている。一方、FTAの運用をめぐるルール・規則の運用や、原産地証明書発給プロセス、輸入通関手続きなどの面で、さまざまな課題が露呈している。多国間、2国間の双方で手続きの異なる複数の協定が混在して発効していることから、過去の経験や相談実績で把握されていない新たな事象や解釈上の問題が発生している国もみられる。ジェトロ海外事務所日々寄せられる相談をもとに、ASEAN主要国および中国、インドにおける日系企業のFTA活用の実態と、運用をめぐる課題について報告する。

目 次

1. 利用率が拡大も、異なる規則の混在により手続き負担が増大（ASEAN、中国、インド）	1
2. 関税分類や原産地証明書の記載で見解相違（タイ、ASEAN）	5
3. 政府や税関による制度の裁量的解釈が目立つ（タイ、ASEAN）	8
4. アジア・オセアニア地域で極めて高い利用率（インドネシア）	11
5. アジア域内最多のFTA網に着目する企業も（シンガポール）	14
6. 運用に大きな問題なく、5割弱が利用（マレーシア）	17
7. 進出企業は大きな問題なく安定的に運用（ベトナム）	19
8. 低い活用の必要性、通関手続きの簡素化に期待（フィリピン）	21
9. 利用率は3割強の低水準、国内の運用統一化が課題（中国）	23
10. 原産地規則の厳しさが利用を阻む要因に（インド）	25

【免責条項】
 本調査レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。
 ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本調査レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

利用率が拡大も、異なる規則の混在により手続き負担が増大 (ASEAN、中国、インド)

ジェトロ・バンコク 伊藤博敏

アジア大洋州地域では、ASEANを中心に2国間・多国間の枠組みでの自由貿易協定〔FTA、経済連携協定(EPA)などを含む〕が数多く発効している。進出日系企業によるFTAの利用率も年々拡大しており、関税削減をベースとした調達・輸出戦略の構築や、将来のさらなる関税削減を見据え生産・販売ネットワークの最適化が着実に進展している状況にある。他方、域内においてルールや書式、関連手続きの異なる複数の協定が混在している状況は、FTAの効果的な活用を目指す企業に、法令順守や手続き要件などの面で多大な負担を強いているなど、運用上の課題が数多く報告されている。1回目は総論。

■ 域内 FTA で着実に進展する関税撤廃

アジア域内のFTAネットワークは現在、ASEANを中心に形成されている。ASEAN域内では、ASEAN物品貿易協定(ATIGA)の枠組みの下、先行加盟6カ国(ASEAN6、ブルネイ、フィリピン、インドネシア、マレーシア、タイ、シンガポール)においては2010年までに、原則全ての品目(99%超)の関税撤廃が既に実現している(表1参照)。加えて、2015年1月には後発加盟4カ国(CLMV)においても、カンボジアで約3,000品目、ラオスで約1,000品目、ミャンマーで約1,200品目、ベトナムで約1,700品目の関税がそれぞれ新たに撤廃され、ASEAN10カ国全体での総品目数に占める関税撤廃品目の割合は96%に拡大した。

そのほかASEANでは、ASEAN域内、中国、日本、韓国、インド、オーストラリ

ア・ニュージーランドとの間で締結・発効済みのFTAを通じた関税削減が着実に進展している。ASEAN6においては、中国および韓国との間で一部の例外品を除く全ての品目の関税が撤廃されているほか、インドとの間では2013年に総品目数の7割超の品目で双方の関税撤廃が実現している。日本との間では、2008年12月1日に発効した日・ASEAN包括的経済連携協定(AJCEP)により、発効日から10年以内のノーマルチラック(通常の品目)の関税撤廃を見据えた関税引き下げが進展している。

表1 ATIGAによる各国の関税撤廃・引き下げ状況(品目数および総品目に占める割合)

(単位:品目、%)

国名	品目数					総数	総品目数に対する割合				
	0%	0%<	≤5%	5%<	その他		0%	0%<	≤5%	5%<	その他
ブルネイ	9,844	0	0	0	72	9,916	99.27	0	0	0	0.73
インドネシア	9,899	17	0	17	96	10,012	98.87	0.17	0	0.17	0.96
マレーシア	12,182	73	60	13	82	12,337	98.74	0.59	0.49	0.11	0.66
フィリピン	9,685	109	74	35	27	9,821	98.62	1.11	0.75	0.36	0.27
シンガポール	9,558	0	0	0	0	9,558	100	0	0	0	0
タイ	9,544	14	14	0	0	9,558	99.85	0	0.15	0	0
ASEAN6	60,712	213	148	65	277	61,202	99.2	0.35	0.24	0.11	0.45
カンボジア	8,744	745	662	83	69	9,558	91.48	7.79	6.93	0.89	0.72
ラオス	8,537	934	934	0	87	9,558	89.32	9.77	9.77	0	0.91
ミャンマー	8,847	660	660	0	51	9,558	92.56	6.91	6.91	0	0.53
ベトナム	8,604	756	661	95	198	9,558	90.02	7.91	6.92	1.03	2.07
CLMV	34,732	3,095	2,917	178	405	38,232	90.85	8.1	7.63	0.47	1.06
ASEAN10	95,444	3,308	3,065	243	682	99,434	95.99	3.33	3.08	0.24	0.69

(注)2015年1月末時点。

(出所)ASEAN事務局資料(2015年2月)を基に作成

■ 高まる日系企業の FTA 活用率

ASEAN および加盟国を中心とした 2 国間・多国間の枠組みでの関税削減が進む中で、アジア主要国・地域の進出日系企業による FTA 活用は近年、着実に拡大している。ジェトロが毎年実施している「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」(2014 年度調査)によると、2014 年 10～11 月時点で在アジア・オセアニア日系企業のうち、FTA を活用している企業の割合(活用率)は 43.7%¹と報告されている。輸出・輸入別に活用率をみると、輸出では 37.9%、輸入では 42.1%となっており、前年の調査との比較では、いずれも活用率が 2.5 ポイント上昇している。

進出先国・地域別の活用率では在韓国日系企業が 66.7%で最も高いほか、ASEAN 域内ではインドネシア(58.2%)、タイ(53.7%)でも 5 割を超え、相対的に高い水準にあることが分かる(図 1 参照)。他方、ASEAN6 の中では、フィリピンでの活用率が低い。輸出加工型での進出企業の比率が高く、多くの企業が FTA を利用しなくても、輸出を条件に輸入原材料の免税恩恵が受けられていることが背景にある。また日系企業の輸出においては、日本向け輸出の構成比が極めて高く²、日本が既に大半の品目に対して輸入関税(MFN 税率)を 0%としていることも、FTA 活用率が低い要因と考えられる。

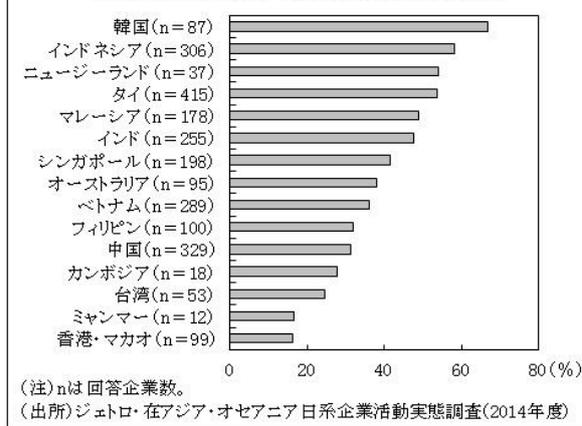
■ 協定ごとに異なる原産地規則が混在

アジア大洋州地域における日本企業の FTA 活用が拡大する一方、実際の活用の現場においては、協定ごとに異なる原産地規則の混在により、手続き面での負担が増大していることが課題

¹ 輸出・輸入のいずれかで FTA を活用している企業数を貿易企業全体で割って算出。

² 当該調査において、在フィリピン日系企業の、輸出先の構成比(進出企業平均)をみると、57.3%が日本向けとなっている。

図1 進出日系企業のFTA活用率(進出先国・地域別)



として指摘されている。例えば、ASEAN が締結する ATIGA および 5 件の ASEAN+1FTA においては、それぞれ原産地証明書(CO)の書式が異なるため、利用する FTA に応じて、異なる書式の CO を毎回の輸出時に輸出国の発給機関に申請する必要がある(表 2 参照)。また発給を受ける前提として、輸出品目ごとに事前の原産性審査を受け、当該製品の原産基準を満たしている証明書類を入手しておく必要がある。

ASEAN+1FTA において採用されている原産地規則(一般規則)を比較すると、ATIGA および AJCEP、ASEAN 韓国 FTA (AKFTA)、ASEAN オーストラリア・ニュージーランド FTA (AANZFTA) においては、関税番号変更基準(4 桁レベル)と付加価値基準の選択方式が取られており、輸出企業にとって条件を満たしやすい基準を自ら選択して申請することが可能となっている。しかし、ASEAN 中国 FTA (ACFTA) においては一般規則で関税番号変更基準が認められておらず、大半の品目において 40%以上の付加価値基準を満たすことが求められる。また、ASEAN インド FTA (AIFTA) については、関税番号変更基準(6 桁レベル)と付加価値基準(35%以上)の双方を同時に満たすことが求められ、相対的に厳しい基準となっている。現状においてインドが締結する FTA の原産地規則は、いずれも関税番号変更基準と付加価値基準の双方を同時に

満たさなければならない方式が採用されている。

産地証明書の写しや電子データ（スキャンコピーなど）などの提出による特惠税率の適用」を

表2 ASEANの締結するFTAの原産地規則

FTA	原産地証明書書式	原産地規則(一般規則のみ)	
		関税番号変更基準	付加価値基準
ASEAN(ATIGA)	フォームD	4桁変更(CTH)	40%以上
ASEAN中国(ACFTA)	フォームE	×(適用なし)	40%以上
ASEAN日本(AJCEP)	フォームAJ	4桁変更(CTH)	40%以上
ASEAN韓国(AKFTA)	フォームAK	4桁変更(CTH)	40%以上
ASEANインド(AIFTA)	フォームAI	6桁変更(CTSH)かつ	35%以上
ASEANオーストラリア・ニュージーランド(AANZFTA)	フォームAANZ	4桁変更(CTH)	40%以上

(注) CTC: Change in Tariff Heading, CTSH: Change in Tariff Sub Heading。

(出所) 各FTAの協定文に基づき作成

上記のような事情から、FTAを利用する企業にとっては、ASEAN 域内の生産国から輸出する場合、輸出先市場（活用する協定）によって満たすべき原産地基準が異なることが想定され、各基準に応じた審査への適合が必要となる。また、原産地基準が同一であっても、利用する協定ごとに、定められた原産性審査のプロセスを経て適合証明を取得しなければならず、相応の労力と時間が求められる。

■ 第三者証明に係る時間的ロスで貨物到着に合わないことも

原産地証明書の取得に際し、発給にかかるリードタイムの問題も指摘されている。アジア大洋州地域で発効している大半のFTAは、原産地証明書の取得手続きとして、輸出国の指定する機関が輸出者の申請に応じて証明書を発給する第三者証明制度が採用されている。そのため、海上輸送日数が短い近接国間の物流や、航空輸送などのケースにおいて、輸入国への原産地証明書の原本到着が貨物よりも遅れる事例が生じている。

このような事態を受け、在ASEAN日系企業は、2008年から継続的に開催されているASEAN日本人商工会議所連合会（FJCCIA）とASEAN事務局との対話などの機会を通じ、輸入通関時に「原

認めるよう求めているが、現状の規則においては原本以外の形態での通関は認められていない。

■ 原産地証明書上のFOB価格記載義務が障害に

また、原産地証明書の記載要件をめぐり、在ASEAN日系企業から強い要望が寄せられているのが、原産地証明書上へのFOB価格記載義務の撤廃だ。既に、ATIGA、AKFTAおよびAJCEP³においては、原産地基準として付加価値基準を利用する場合を除き、FOB価格の記載は不要となっている。しかし、付加価値基準を利用する場合には、いずれの協定においても、FOB価格の記載が義務付けられているのが実態だ。また、ACFTAおよびAIFTAにおいては、一般規則として付加価値基準が採用されている事情もあり、例外なく現地証明書へのFOB価格記載が義務付けられている。

特に、第三国を介した仲介貿易の場合、輸入者は原産地証明書上に記載されたFOB価格（特に輸出国の出荷額）と仲介者が発給したインボイス（第三国インボイス）の双方を輸入通関の際の申告書類として用いられるため、輸入者側に仲介者のマージンが開示されてしまう事態が生じる。在タイ日系メーカーからは「ベトナムから中国向けの貨物において、タイを仲介す

³ AJCEPにおける原産地証明書（フォームAJ）上のFOB価格記載義務は2014年10月から撤廃されたが、締約国によっては6ヵ月間の移行期間において適用されるため、2015年4月1日以降に適用開始となる場合がある（2014年6月10日記事参照）。カンボジアとミャンマーでは、適用開始から2年間（2016年9月まで）、引き続きFOB価格の記載が求められる。

る ACFTA の活用を検討したが、FOB 価格義務が障害となり、FTA の活用を見送った」との声も聞かれている。前出の FJCCIA と ASEAN 事務局との対話でも、2014 年に提出された要望書の中で FJCCIA は、(1) 付加価値基準を採用する場合においても、FOB 価格の記載義務を撤廃すること、(2) ASEAN-中国、ASEAN-インド間の FTA においても、FOB 価格記載義務を撤廃すること、の 2 点を求めている。

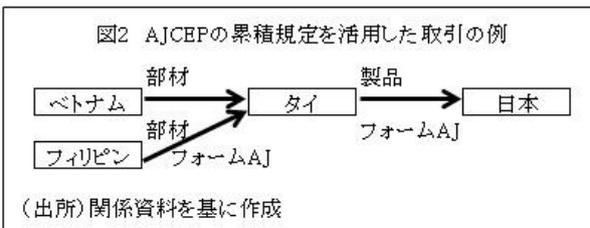
■ 原産地規則の解釈で相違

そのほか、特定品目に対する原産地規則の解釈をめぐる、締約国間で相違が生じるケースも発生している。品目別規則により、輸出品目の原産地証明書の取得要件に複雑な条件が付記されている場合など、一部の締約国の発給当局が「申請内容が条件を満たしている」と判断したものが、他の締約国の発給当局や税関に照会したところ「条件を満たしていない」と判断され、FTA の利用を見送ったケースなどが報告されている。

また、協定文の解釈をめぐる複数の国で発生している問題が、累積規定についての締約国もしくは担当官による解釈の相違だ。ASEAN が締結する 6 件の FTA はいずれも、累積規定 (FTA 締約国の原産品である原材料を当該 FTA のその他の締約国で利用する場合は、同原材料を原産材料と見なす) が定められている。例えば AJCEP の場合、第 29 条 (累積規定) において、「締約国の原産材料であって、他の締約国において産品を生産するために使用されたものについては、当該産品を完成させるための作業または加工が行われた当該他の締約国の原産材料と見なす」ことが明記されている。

例えば、ベトナムやフィリピンから調達した部材をタイで加工し、日本向けに輸出する取引を想定する (図 2 参照)。ベトナムとフィリ

ピンから調達した部材⁴については、累積規定により輸出国タイの原産材料と見なすことができるが、ベトナムとフィリピンからのタイ向けの部材輸出において、AJCEP の原産地証明書フォーム (フォーム AJ) を取得・利用することが条件となる。



同取引において過去に発生した問題として、(1) ASEAN 域内の一部の締約国で、域内向けの輸取出引にフォーム AJ を発給しなかったケース (発給当局が ASEAN 向けの取引は ATIGA フォームのみを発給すると主張)、(2) 輸出国 (タイ) の発給当局が「累積規定はあくまで付加価値基準にのみ認められるもので、関税番号変更基準での累積は認められない」として関税番号変更基準での累積を否認したケースなどが報告されている。

規定の解釈の問題は、担当官による誤認識として事後的に解決されるケースが多いものの、依然として担当官によっては同様のケースで適用を認めないリスクも残されていることから、個別問題に即した共通解釈設定などによる事態の改善が求められる。

⁴ それぞれの部材が、AJCEP の定める原産地基準を満たしていることが条件。

関税分類や原産地証明書の記載で見解相違（タイ、ASEAN）

ジェトロ・バンコク 伊藤博敏

タイでは、締結・発効済みの自由貿易協定〔FTA、経済連携協定(EPA)などを含む〕を通じ、主要貿易相手国との間での関税削減が着実に進展しており、現地日系企業の FTA 利用率は 5 割を超える。他方、多国間・2 国間の双方で手続きの異なる複数の協定が混在しており、運用をめぐる手続き上の問題や、制度やルールの解釈の相違が日常的に発生している。特にタイ税関は、協定本文や運用上の証明手続きの記載事項を極めて厳格に解釈する傾向にある。在タイ日系企業による FTA 活用の実態と運用上の課題について、2 回に分けて報告する。

■ 日本とは多国間と 2 国間の枠組み

2015 年 1 月現在でタイは、日本、オーストラリア、ニュージーランド、ペルー（いずれも発効済み）、インド〔枠組み協定に基づくアーリーハーベスト（早期収穫）措置のみ発効〕、チリ（締結済み・未発効）との間で 6 件の 2 国間 FTA を締結している。また多国間の枠組みでも、ASEAN 加盟国間の ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）に加え、ASEAN 中国 FTA（ACFTA）、ASEAN インド FTA（AIFTA）、ASEAN 韓国 FTA（AKFTA）、日 ASEAN 包括的経済連携協定（AJCEP）、ASEAN オーストラリア・ニュージーランド FTA（AANZFTA）と 6 件の FTA が発効している。

これらの FTA により、タイでは他の ASEAN 加盟国や中国、韓国との間で、一部の例外品を除く品目の関税撤廃が既に実現しているほか、インドとの間では 2013 年に総品目数の 7 割超で双方の関税が撤廃している。また、日本との間でも多国間（AJCEP）と、2 国間の日タイ経済連携協定（JTEPA）の両方の枠組みに従い、前者については 2008 年 12 月 1 日の発効から 10 年以内、後者は 2007 年 11 月 1 日の発効から 10 年以内にノーマルトラック（通常の品目）の関税を撤廃す

るため、順次、関税の引き下げを行っている。

ジェトロの調査によると、在タイ進出日系企業による FTA の活用率（2014 年 10～11 月時点）は 53.7%⁵に達し、ASEAN ではインドネシア（58.2%）に次いで高い。主要相手国・地域別の FTA の活用企業数をみると、輸出においては ASEAN 域内向け（101 社）と日本向け（84 社）、輸入においては日本（128 社）、ASEAN 域内（66 社）、中国（61 社）からで活用が進んでいる（表参照）。

■ 関税分類の解釈で FTA 税率を認めず

当地日系企業からジェトロ・バンコク事務所

在タイ日系企業による輸出入相手国別 FTA 活用状況（単位：社、%）

	輸出・輸入 相手国	輸出入 企業数	FTA 活用企業数	FTA 活用率	FTA活用 検討企業数
輸出	日本	253	84	33.2	25
	ASEAN	212	101	47.6	37
	中国	89	36	40.4	9
	インド	80	28	35.0	8
	韓国	33	14	42.4	4
	オーストラリア	39	21	53.8	1
輸入	日本	315	128	40.6	44
	中国	134	61	45.5	13
	ASEAN	126	66	52.4	11
	韓国	48	19	39.6	1
	インド	24	8	33.3	2

（出所）ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」（2014 年 10～11 月実施）

に寄せられる FTA 関連相談のうち、運用をめぐる問題として最も多いのが、輸入時のタイ税関

⁵ 在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査より。活用率は、少なくとも 1 つの FTA を活用している企業数を、輸出または輸入のどちらかをしている企業数で割って算出。

による関税分類の解釈に起因する問題だ。すなわち、輸出国で取得した特定原産地証明書に記載された HS コードが、輸入国であるタイにおいては分類が異なると判断され、FTA 税率の適用が認められないという事態が発生している。関税分類の相違は、(1) 輸入通関時に指摘される場合、(2) 事後調査において指摘される場合がある。とりわけ (2) については、タイ税関の解釈と異なる関税分類で当該製品を輸入していた期間を対象に、過去に遡及（そきゅう）して罰金を支払うよう命じられる事例がある。罰金は最高で貨物価格に輸入税を加えた金額の 4 倍に上り、その負担が輸入者側に生じることになる。

なお、タイ税関における関税分類の解釈に起因する問題が数多く発生する背景には、これまでタイにおける関税分類・関税評価の事前教示制度が有効に機能しておらず、ほとんど使われていなかったことがある。同制度では、税関による書面での回答期限が 30 日以内に設定されているものの、「申請書類の受理から回答までに多くの場合、半年から 1 年を要する」（日系物流会社）のが実態だった。また回答結果に法的拘束力がなく、過去に取得した事前教示結果が担当者の交代などによって無効になるケースも指摘されていた。

こうした事態に対応し、タイ税関は 2015 年 3 月 4 日付で、改正関税法を施行し、(1) 関税分類、(2) 関税評価、(3) 原産地規則に係る新しい事前教示制度が開始された。法改正により、上記 (1) ~ (3) の 3 項目において（書面による）事前教示の回答内容が、税関に対して拘束力を有する仕組みとなったことが見込まれている。新制度と適切な運用により、法解釈の一貫性が確保されるとともに、予見性と透明性の向上にもつながることが期待されている。

■ 原産地証明書の記載事項をめぐっても問題

関税分類の解釈の相違のほか、原産地証明書の記入方法などをめぐっても、タイ税関が独自の解釈で輸出国側の記載事項を認めず、輸入時に FTA 税率が適用できない事例が生じている。

例えば、ATIGA の特定原産地証明書（フォーム D）では、第 13 欄にチェックボックスがあり、当該原産地証明書の属性として、遡及発給されたものか、第三国インボイスを活用したものか、バックトゥバック（連続する）原産地証明書であるかなどを選択する形式となっている⁶。タイ税関は、このチェックボックスが輸出国において手書きでチェックされたフォームに関して、FTA 税率の適用を認めていない。過去にジェトロに寄せられた相談では、ベトナムおよびカンボジアからタイ向けの輸出貨物について、13 欄が手書きチェックであることを理由に、タイ税関で FTA 税率の適用が認められなかったケースがある。ジェトロ・バンコク事務所がタイ税関に確認（2014 年 7 月）したところ、「他の項目はデータが印字されている一方、13 欄のみ手書きというフォームは、虚偽申告の恐れがあるため、他の欄と同様に印字（もしくは電子的に入力）されたフォームが必要。それができない場合は、13 欄に担当官のサインと印鑑を記載すれば認める」との見解が示されている。

この問題が生じて以降、（当該相談者の）ベトナムからの輸出貨物については、輸出時に 13 欄を印字にすることで、問題は解消されている。

ただし、カンボジアで発給される原産地証明書については、発給当局である商業省の担当官が発給申請受理後、13 欄に手書きでチェックする方式が取られている。上述のタイ税関の主張に対し、カンボジア商業省は、(1) フォーム D の裏面の注意書きに電子的なデータ入力が必要

⁶ 原産地証明書フォームや記入方法については、[ジェトロ・ウェブサイトに](#)詳細な解説がある。

とは記載されていない、(2) 輸入国で適用を認めない場合にはその理由が書面で示される必要がある、(3) 解決しない場合は ASEAN の税関協議で是正を求める手続きを経る必要がある、と反論。タイ税関との見解の相違から、事態は解決に至っていない。

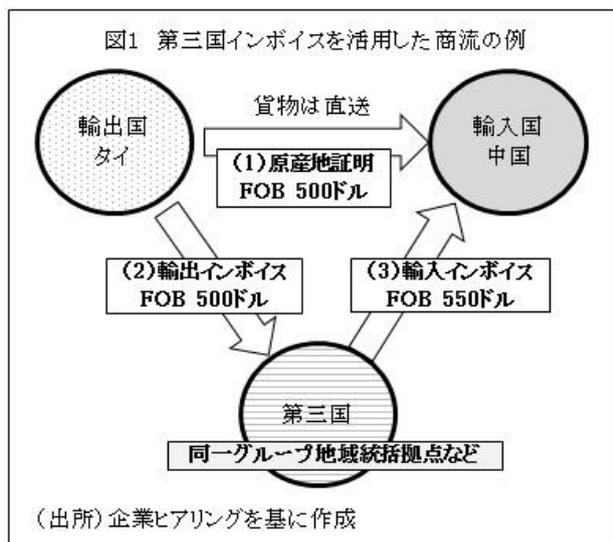
政府や税関による制度の裁量的解釈が目立つ（タイ、ASEAN）

ジェトロ・バンコク 伊藤博敏

タイにおける自由貿易協定〔FTA、経済連携協定(EPA)などを含む〕活用上の問題点として、日系企業からは、第三国インボイスの扱いやバックトゥバック原産地証明書⁷の発給条件などに関するタイ政府の独自解釈の問題が指摘されている。協定の条文や手続き規則に明確な記載がない事項に関し、ほかの締約国ではみられない裁量的な解釈が目立つ。タイにおける FTA の運用実態と活用上の問題に関する報告の後編。

■ 第三国インボイスをめぐる運用で相違

在タイ日系企業による FTA の活用の際に、第三国インボイスの扱いをめぐる複数の問題が継続的に発生している。最近では、タイから中国向けの ASEAN 中国自由貿易協定 (ACFTA) を活用した輸出において、タイ側原産地証明書 (CO) 発給機関 (商務省外国貿易局) の担当者は、「第三国の仲介価格〔図1のインボイス (3) の FOB 価格〕を記載しなければ CO 発給を認めない」と主張。輸出者は第三国の仲介価格を記載して、出荷したものの、輸入国側 (中国、広州税関) において「仲介国ではなく原産地の FOB 価格〔図1のインボイス (2) の価格〕が記載されていなければ FTA 税率を適用しない」とされ、FTA 税率を利用できなかった事例がある。



本件に関してはかつて、ACFTA に関する税関協議において、「商流が第三国を経由する場合、原産地証明書 (フォーム E) に記載する FOB 価格は原産国のものでも仲介国 (第三国) の価格でも認める」との方針が出されたが、通達などで周知されておらず、通関時に貨物の差し止められたものとみられる。なお、2015 年 2 月にジェトロ・バンコク事務所が原産地証明書の発給当局であるタイ商務省外国貿易局に確認したところ、「FOB 価格は本来、輸入国の税関に提示される仲介国の FOB 価格と一致していることが望ましいが、輸出者の要望に応じて、原産国の FOB 価格の記載も認めている」との回答があった。今後の取引において、特に中国向けの貨物は輸入地の税関がいずれの FOB 価格の提示を求めるかを事前に確認の上、それに応じた価格を記載することが望ましいといえるだろう。

なお、ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) と ASEAN 韓国 FTA (AKFTA) では 2014 年 1 月から、日 ASEAN 包括的経済連携協定 (AJCEP) では 2014 年 10 月から、原産地基準として付加価値基準を採用する場合を除き、各原産地証明書フォームへの FOB 価格の記載義務が撤廃されている⁷。

⁷ FOB 価格記載を不要とする新フォームの運用に際しては、6 ヶ月間 (カンボジア、ミャンマーは 2 年間) の移行期間が認められており、運用開始は各国によってばらつきがある。例えば ATIGA の場合、タイでは 6 ヶ月の移行期間を経て 2014 年 7 月より運用が開始されている。

そのほか、第三国インボイスに関して、タイ税関が「取引の仲介国が複数にわたる場合にはFTAの活用を認めない」との解釈を示した事例もある。具体的には、インドネシアからタイへ出荷される貨物に関し、商流上はシンガポールと日本の2カ国を仲介（インドネシア→シンガポール→日本→タイ）する取引などが想定される。この場合、日本は第三国ではなく、4番目の国に該当するため、協定が認める第三国（Third Country）インボイスとはいえず、FTAの適用は認められないという解釈だ。シンガポールをはじめとするほかの締約国では、「第三国」は一般名詞として、輸出国・輸入国以外の国と理解されている一方、タイ税関としてはあくまで「輸出国、輸入国の次の3番目の国」を指すという解釈を主張していることが本ケースの争点だ。なお、タイ税関は口頭で「協定上の第三国の記載が『Third Countries』と複数形で記載されている場合においては、複数の仲介国を経由することが認められる」との見解を示している。

その後、ATIGAにおいては、ASEAN加盟国間での協議を経て、2013年3月、タイ政府が、複数の仲介国による取引でもFTAを適用することを認める「3月6日付通達 No. 29/2556」を発出したため、ATIGAについては同様の問題は回避されている。他方、ATIGAを除くタイの2国間/多国間FTAにおいては、依然としてタイが同様の主張でFTA適用を認めないリスクも残されており、注意が必要だ。

■ 第三国インボイスとバックトゥバック原産地証明書の併用は不可

またタイ特有の事情として、第三国インボイスとバックトゥバック原産地証明書（CO）⁸の併

⁸ 締約国Aから輸出された原産品が締約国Bを経由し、さらに最終的に締約国Cに輸入される場合に、経由国（B）で貨物に対し何も加工をせず、Aで得た原産資格が変更されない場合に、Bの発給機関から発給されるCOのこと。同COに基づき、Cで

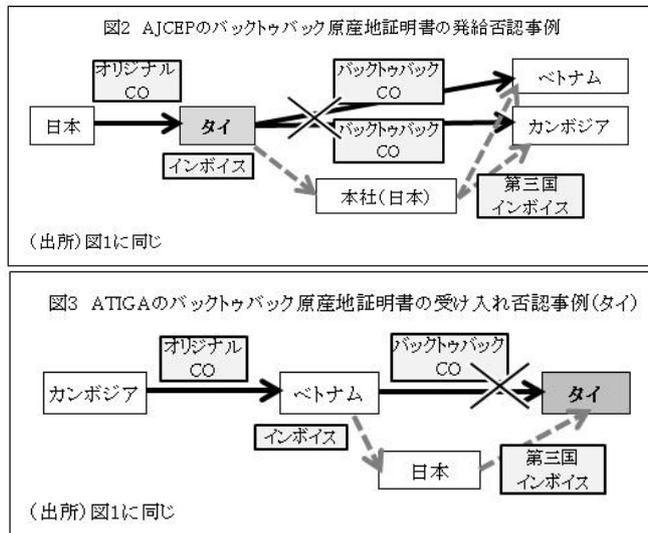
用が認められないという問題も露呈している。具体的には図2に示す取引において、タイ政府がCOの発給を認めないという事例だ。本ケースは、AJCEPを活用し、日本原産品をタイの保税倉庫に保管し、同保税倉庫内で在庫分割し、バックトゥバックCOを取得してベトナムやカンボジアなどに輸送する取引を想定している。

この場合、タイからベトナムやカンボジアに輸送する製品の代金決済を本社（第三国インボイス）において行う場合、タイ政府はバックトゥバックCOの発給を認めていない。発給を認めない理由をタイ政府は、「1回の輸送に対し、1種類の規則しか適用しないという原則に基づく」と説明する。AJCEPの条文には、併用できるとも、併用できないとも明記されていないことから、タイ商務省および税関が裁量的な解釈を行っているものと判断される。タイ政府はAJCEPのみならず、タイが締結する原則全てのFTAにおいて、バックトゥバックCOと、第三国インボイスの併用を認めていないほか、タイが輸入国となる商流でも第三国インボイスとバックトゥバック原産地証明書が併用されたかたちで輸入される貨物に対してFTA税率の適用を認めていない（図3のケース）。

なお、タイ税関および商務省は、本ケースに関するジェトロ・バンコク事務所からの照会に対し、「併用を認めるには、協定文に付属する『原産地規則の運用上の証明手続き（OCP：Operational Certification Procedures）』の改訂が必要」との立場を示している。このような解釈は、他国・地域では同様の事例はなく、タイ政府の独自の解釈が地域全体のオペレーションに支障を来す事象を招いている。このような事態を改善するためには、ビジネスの実態に即したOCPの改正が適切に行われることが必要だ。

FTA税率が適用される。なお、BでバックトゥバックCOの発給を受けるには、Aで発給されたオリジナルのCOが必要となる。

原産地規則の解釈などをめぐって問題が起きている事例を集約し、個別の問題に応じた原産地規則の見直しが各国で定期的に議論される枠組み構築が求められる。



アジア・オセアニア地域で極めて高い利用率（インドネシア）

ジェトロ・ジャカルタ 藤江秀樹

ジェトロ調査によると、インドネシア進出日系企業における自由貿易協定〔FTA、経済連携協定(EPA)などを含む〕の利用率はアジア・オセアニア域内でも極めて高い水準となっている。しかし制度上の課題では、保税地域からの国内販売において利用できない点などが指摘される。また、2 国間協定である日本インドネシア EPA(JIEPA)においては、「HS コードのバージョンの不一致」「原産地証明書の遡及(そきゆう)発給の解釈の違い」などの問題が発生している。さらに同国はASEANの中では唯一、日ASEAN包括的経済連携協定(AJCEP)が未発効で、進出企業からさまざまな要望の声が上がっている。

■ 進出企業の FTA 利用率は 1～2 位で推移

インドネシアは、WTO 協定に沿った多国間の自由貿易体制を伝統的に重視している。現在、締結している FTA は、ASEAN の枠組みを中心とした多国間協定が 5 件、2 国間協定が 1 件だ。多国間では、ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)に加えて、ASEAN と中国、韓国、インド、オーストラリア・ニュージーランドのそれぞれとの FTA が発効している。インドネシアで発効している唯一の 2 国間協定は、日本との JIEPA (2008 年発効) だ。

日系企業の FTA の利用状況について、在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014 年版)でみると、インドネシア進出日系企業のうち、58.2%が利用しており、この水準は調査対象国・地域(全 19 カ国)の中で韓国進出日系企業(66.7%)に次ぐ 2 位となっている。近年の推移をみても、インドネシア進出日系企業による FTA 利用率は、2013 年(60.6%、国別首位)、2012 年(58.5%、2 位)、2011 年(64.4%、首位)と、他国への進出企業と比較しても一貫して極めて高い。

輸出時における利用状況では、相手国別にみていくと、ASEAN 向けに輸出する企業が 52.6%と最も高く、日本向けと比較すると 20 ポイン

トほど高い(表 1 参照)。中国向けや韓国向けでは数としては多くないが、4 割前後の活用率となっている。業種別では、輸送機械器具、化学・医薬品、卸売・小売業が多くの上位を占めている。日本向け輸出では、繊維での活用率が高いのが特徴だ。

一方、輸入では、同じ主要国の輸出と比較して 10～20 ポイント利用率が高い。近年、好調な内需向けに国内販売型企業の進出が相次いでいるためだ。特に、自動車や二輪車などを中心とした製造業では、原材料・部品や設備投資に伴う資本財などを輸入に依存する中で、昨今、ルピア安により調達コストが高くなっていることから、輸入時の FTA 利用により関税節減メリットを生かしたいという企業の意向があるといえそうだ。国・地域別では、ASEAN を相手とする取引での利用率が 61.6%と最も高く、対日本と比較すると約 7 ポイントの差がみられる。とはいえ、企業数でみると、日本との取引で活用する企業は 140 社と最も多い。また輸出と比較すると、輸入の方が活用する企業数、利率ともに高い。業種別では、輸出と同様に、輸送機械器具、化学・医薬品、卸売・小売業がおおむね上位を占めている。

表1 インドネシア進出日系企業におけるFTA利用状況

(単位:社、%)

	相手国	輸出／ 輸入 企業数	FTA利用		利用企業数 上位3業種			利用 検討 企業数
			企業数	利用率	1位	2位	3位	
輸出	ASEAN	133	70	52.6	輸送機械器具	化学・医薬	卸売・小売業	12
	日本	160	52	32.5	輸送機械器具	繊維業	卸売・小売業	19
	中国	53	19	35.9	化学・医薬	輸送機械器具	電気機械器具	6
	韓国	29	12	41.4	化学・医薬	電気機械器具	その他製造業	2
	インド	34	14	41.2	化学・医薬	輸送機械器具	卸売・小売業	2
	オーストラリア	20	8	40.0	卸売・小売業	木材パルプ	輸送機械器具	2
	ニュージーランド	9	0	0.0	-	-	-	2
輸入	ASEAN	164	101	61.6	輸送機械器具	卸売・小売業	化学・医薬	18
	日本	257	140	54.5	輸送機械器具	卸売・小売業	一般機械器具	30
	中国	112	55	49.1	卸売・小売業	輸送機械器具	一般機械器具	14
	韓国	44	24	54.6	卸売・小売業	化学・医薬	輸送機械器具	3
	インド	29	14	48.3	卸売・小売業	輸送機械器具	化学・医薬	3
	オーストラリア	11	4	36.4	食料品	卸売・小売業	建設業	0
	ニュージーランド	6	0	0.0	-	-	-	0

(出所)ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度調査)」

FTA 活用における共通する課題としては、まず保税地域からの輸入時に、関税減免が認められない点が企業側から指摘されている。本来、保税地域からのインドネシア国内向け輸入は関税減免の品目に該当していれば、保税地域内への部材の搬入時に事前登録を行うなどの所定手続きを経ることで、国内販売時に FTA の特典を受けることができるはずだ。しかし、インドネシアの税関は保税と FTA の併用を認めていない。保税地域からの国内への原料、部品の輸入に当たり関税の支払いを強いることが多い。国内販売を前提とした輸入において、減免税の適用を認められたケースが報告されているものの、適用条件などが曖昧で、税関側の判断には一貫性がみられない。一方、保税加工された完成品の一部を国内販売するケースでは、保税地域から一般地域へ搬入する際の輸入手続きで提出が義務付けられる書類に、FTA の選択欄がなく特典を受けることができない。

JIEPA は、特に輸出において円滑に活用されている。JIEPA により船積み前の原産地証明書の発給が例外的に認められているため、両国の発給機関による原産地証明書の発給数も順調に伸びている(表2参照)。

日本以外の国との間では、インドネシア側で

の発給手続きは、発給機関であるインドネシア商業省へ申請後、即日もしくは翌日の発給となっているが、同国では原則として船積み後に原産地証明書を発給している。海運の場合、原産地証明書の取得には、船積み後に発給される船荷証券(B

／L) が、また空運でも貨物搬入後、重量を量ってから発給されるエアウエービルが必要だ。この結果、輸入地での通関に原産地証明書が間に合わない場合がある。JIEPA では、こういった問題はクリアされている。

表2 日本インドネシアEPA活用実績(原産地証明書発給数)

(単位:枚)

	日本→インドネシア	インドネシア→日本
2008年	6,579	16,228
2009年	16,013	46,275
2010年	22,360	53,167
2011年	28,741	58,425
2012年	32,754	63,148
2013年	39,884	64,576

(出所)経済産業省、インドネシア商業省

■ HSコードのバージョン不一致も問題に

しかし、運用面で解決が望まれる課題もある。まず、両国が採用している関税分類番号(HSコード)の不一致の問題が指摘される。JIEPAにおける譲許表および品目別規則は、日本側が2002年版のHSコードを使用している。一方で、インドネシア側が2012年版を採用しており、この関税分類の違いにより、日本側で使用するHSコード上、免税と判断されていた物品がインドネシア側では別のHSコードが該当し有税と判断されてしまう可能性が生じる。例えば、プラスチック製の光ファイバー用コネクタ

一の HS コードは、HS2002 では 3926.90.9900 (JIEPA 関税率 7.3%) に、HS2012 では 8536.70.90 (JIEPA 関税率 0%) に分類される。この場合に日本側では引き続き、HS2002 版での 3926.90.9900 を利用しているため、インドネシア税関により有税と判断されてしまうトラブルが発生しかねない。

そのほかにも、原産地証明書の「遡及発給」の解釈の違いも、一時期より沈静化したもののいまだに残っている。日本側での原産地証明書の遡及発給の定義は、原則「船積み日を含めその日から 3 日以内」よりも後に発給されたものとするが、インドネシアでは「船積み後 3 日超」と定めている。この違いにより、日本で発給された原産地証明書が、インドネシアでは「書類不備」との理由で無効とされる問題が起こっている。例えば 5 月 1 日船積みの場合、インドネシア側の解釈では、5 月 2 日からカウントして、3 日目である 5 月 5 日を「超える」5 月 6 日からが遡及発給の対象となるが、日本側では、5 月 1 日からカウントして 3 日以内である 5 月 4 日以後、すなわち 5 月 5 日から遡及発給の対象となる。そのため 5 月 5 日の日付で遡及発給扱いとなっている原産地証明書が、インドネシアで無効になってしまう課題が生じている。

■ AJCEP は域内で唯一未発効

AJCEP については、2008 年 12 月から日本と ASEAN 諸国との間で順次発効してきたが、インドネシアが唯一の未発効国となっている。インドネシア国内からは、日本との間では 2 国間協定があり、そちらを活用すれば十分という指摘もある。しかし、AJCEP が未発効であることにより、同協定の原産地規則もインドネシアには適用されず、インドネシアで生産した部品などが累積の対象外となってしまう。そのため、ASEAN 内での生産ネットワークを確立した

いと考えている日系企業にとっては、インドネシアでの部品生産および調達を、同協定を活用して最適化できないという不具合が生じており、早期発効を求める声が上がっている。

アジア域内最多の FTA 網に着目する企業も（シンガポール）

ジェトロ・シンガポール 小島英太郎

在シンガポールの日系企業から、シンガポールが締結する 2 国間・多国間の自由貿易協定〔FTA、経済連携協定(EPA)などを含む〕の利用に当たって、当地での原産地証明書の取得や通関手続きなどについて課題が指摘されることはほとんどない。むしろ FTA 網の整備を含めた貿易・物流上のメリットを享受することの方が多く、そうした点に着目した日系企業の動きもある。

■ EU との FTA が加われば貿易額の 80%以上をカバー

シンガポールが締結している 2 国間・多国間の FTA は、ASEAN をはじめ、日本、中国、韓国、インド、オーストラリア、ニュージーランド、米国、台湾、湾岸協力会議⁹ (GCC) などとアジア域内最多となる 21 件に上る。この中には ASEAN として締結する協定も含む¹⁰。さらにシンガポールは EU との FTA (EUSFTA) について、交渉が遅れた投資分野を除き、2013 年 9 月に仮署名、投資分野についても 2014 年 10 月 17 日に最終合意したと発表した(発効は 2015 年の見込み、[2013 年 10 月 7 日記事参照](#))。現在の FTA 締結先国・地域だけでも、シンガポールの全貿易額の 70%以上をカバーしているが、EU が加わることでカバー率が 80%以上にまで高まる。加えて、ASEAN や日本など 16 カ国・地域が参加する東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) や米国など 12 カ国が参加する環太平洋パートナーシップ (TPP) の交渉にも参加しており、今後それらの協定の発効により、シンガポールに拠点をもち、あるいはシンガポールを活用して貿易を行うメリット、優位性がさらに高まっていくと考えられる。

⁹ バーレーン、クウェート、オマーン、カタール、サウジアラビア、アラブ首長国連邦が加盟。

¹⁰ シンガポールの FTA・EPA 締結状況は、[ジェトロのウェブサイト](#)参照。

■ 「麦の穂」が世界販売向けに生産拠点

こうしたシンガポールの FTA のメリットに着目する企業もある。シュークリーム店「ビアドパパ」などを運営する「麦の穂」は 2014 年 12 月 22 日、シンガポールに海外販売向けの冷凍シュー生地製造工場を開設した。既に麦の穂は「ビアドパパ」を主軸とする販売店をインドネシア (18 店舗)、フィリピン、マレーシア (各 5 店舗)、シンガポール、ベトナム、カンボジア (各 2 店舗) と ASEAN 域内だけで 34 店舗、さらに中国 (100 店舗)、韓国 (38 店舗)、米国 (26 店舗) など世界 17 カ国・地域で約 240 店舗を展開している¹¹。これまで麦の穂は海外店舗で使うシュー生地を、大阪の自社工場か、一部の国については生産委託工場から供給してきた。シンガポールに開設した工場はこれらを集約し、国外店舗にシュー生地を輸出する拠点になる。

麦の穂のシンガポール現地法人 MUGINOHO GLOBAL のディレクター石川享太郎氏は、シンガポールに製造拠点を設置した理由として「シンガポールはほとんどの品目で輸入関税がなく¹²、小麦、粉、卵、バターといった原材料について、日本より品質の高いものが安価に買える。また、輸出は仕向け先によるが、FTA 活用のメリットを得やすい。このほか、インフラが整備されてい

¹¹ 2014 年 12 月末時点。[麦の穂ウェブサイト](#)参照。

¹² シンガポールでの輸入関税は、ビールなど 6 品目のみ。[ジェトロのウェブサイト](#)参照。

ることや、輸出入を効率的に行える物流面のメリットがある。また、現場に近いシンガポールには「研究開発（R&D）拠点も設置しやすい」と語る。シンガポール新工場は500店舗分の生産能力があり、数年のうちに海外店舗を現在の倍の500店にしていくことを目指している。

ある日系物流事業者は、一般的に製造コストが高いシンガポールで作られた製品をFTA締結国に輸出する場合、例えば中国が当該国とFTAを結んでいない状態で送るよりも、関税コストなどを考慮した場合のトータルの製品価格が安くなる可能性がある（関税率が高い場合、その免除によるコスト削減効果は、製造原価が安いことよりもメリットがある場合があるようだ）。シンガポールへのメーカーの進出は多くはないが、製品や輸出先の関税率や原材料調達先（他国ではかかる関税が免除されることによる調達コストへの影響の程度）によっては、シンガポールに製造拠点を持つメリットがあるようだ。

■ 貿易・物流のハブとすることによるメリット享受

シンガポールはもともと中継貿易、仲介・三国間貿易の拠点として利用されており、コンテナの一時保管・積み替えが行われる物流ハブ¹³として、また、コンテナは生産国から需要国に直行し、商流だけが通過する販売上のハブとして機能している。日本企業もアジアでの販売・マーケティング、物流・ロジスティクスの統括機能などを持たせた地域統括拠点を設置することが多い¹⁴。シンガポールが生産国と需要国の間に入った取引では、リインボイス¹⁵を活用した取引

が行われている。ASEAN物品貿易協定（ATIGA）のように3カ国以上が参加するFTAの場合は、一般にリインボイスの利用が認められており、リインボイスを使った場合でもFTAの関税減免効果が得られることがメリットになる。また日・インド包括的経済連携協定（CEPA）のようにシンガポールが関与していない場合も、第三国リインボイスが認められることがある。この場合も、アジア域内で第三国に指定されやすいシンガポールはメリットがあるといえる。商流のみならず、モノも同時に第三国であるシンガポールを経由する場合も、バックトゥバック原産地証明書を活用することで、FTAを用いて在庫分割した取引などが可能となる¹⁶。さらにいえば、商流を在シンガポール法人に集中させることで、グループ内の債権・債務を相殺（ネットィング）したり、為替管理・為替予約を一元的に行ったりすることができるようになる。

シンガポールは物流ハブの機能を支えるため、輸入時にかかる物品・サービス税（GST、7%）の保税制度を整えている。空港・港湾近くの自由貿易地区だけでなく、「主要輸出業者スキーム（MES）」（輸入品の50%以上を再輸出するなど条件を満たした場合に輸入時のGSTが猶予される）や「ゼロGST倉庫制度」（ライセンスを取得した物流事業者が商品を輸入した時点でのGST納付が猶予される）などがある¹⁷。シンガポールは、ほとんどの品目で関税がかからないため、GSTが輸入時には猶予され、国内販売時に限り出荷

地域統括会社などから、インボイスを発行する商流形態。原産地証明書は生産国において発行され、モノは第三国（シンガポールなど）を経由せずに直送されるケースと、モノも商流も第三国を経由されるケースがある。

¹⁶ バックトゥバック原産地証明書とは、3カ国以上が加盟するFTAで生じるもので、リインボイスに加えて、モノと原産地証明書も第三国経由で輸出される場合に利用される。ASEAN自由貿易地域（AFTA）の場合、原産地証明書は生産国（マレーシアなどの締約国）が発行した証明書に基づき、第三国（シンガポールなど）がバックトゥバック原産地証明書を発行し、消費国（ベトナムなど）に送って免税措置が受けられる。

¹⁷ シンガポールの保税制度は[ジェトロのウェブサイト](#)参照。

¹³ ジェトロ「[ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情（2013年6月）](#)」参照。

¹⁴ ジェトロ「[第3回在シンガポール日系企業の地域統括機能に関するアンケート調査（2012年3月）](#)」参照。

¹⁵ リインボイスとは、生産国とは異なる第三国にある本社や

分に課税されるのは大きなメリットとなる。これらの制度は、シンガポールに拠点を有しない非居住者も利用することができ、FTA 網の整備とともにシンガポールの利便性を高めている。

■ 商品を在庫し域内に供給するメリットは薄れる

シンガポールでの原産地証明書発給を含めた FTA 利用、輸出入手続き上の問題が日系企業から指摘されることはほとんどない。ただし、貿易相手国側の原産地規則の解釈の相違・手続きから生じる問題、上述したシンガポール特有の保税制度を利用した場合の問題が聞かれることはある。

なお、物流という視点では、シンガポールの倉庫費、人件費が上昇していること、また、シンガポール以外での物流費が下がり、物流にかかる時間も短くなっていることから、シンガポールに在庫し、域内に部品・商品を供給していくメリットが以前より薄れていると指摘する物流業者もいる。

運用に大きな問題なく、5割弱が利用（マレーシア）

ジェトロ・クアラルンプール 新田浩之

自由貿易協定(FTA)締結に積極的なマレーシアの FTA 利用率は年々上昇しており、その傾向は日系企業でも同様だ。アンケート調査では、5割弱の企業がFTAを利用していることが明らかとなった。近年、FTA の運用に関して、マレーシアでは大きな問題は発生しておらず、担当官レベルの誤解に基づく判断によるトラブルが大半だ。

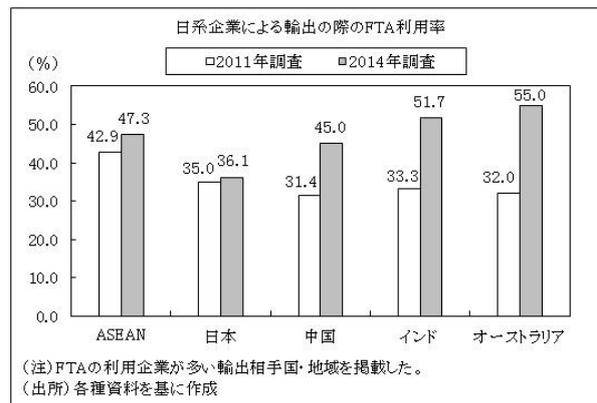
■ 日系企業の FTA 利用率も拡大

マレーシアは東南アジアの中でも FTA 締結に前向きな国の1つで、WTO への通報ベースではマレーシアが締結した FTA のうち既に発効した FTA は 13 ある。この数は東南アジアの中で、21 のシンガポールの次に多い。発効数の拡大は利用機会の増加につながるため、マレーシアの FTA 利用率は年々上昇している。2010 年時点の利用率は 20.3%だったが、2013 年の利用率は 41.0%まで2倍に拡大した。

在マレーシアの日系企業 FTA 利用率も増加傾向にある。ジェトロが 2014 年 10 月から 11 月にかけて実施した「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014 年度調査)」によると、在マレーシアの日系企業の FTA 利用は 48.9%で、FTA 対象国と貿易を行う企業の 5 割弱が FTA を利用している。3 年前の 2011 年度調査時点では、この比率が 42.9%だったことを踏まえると、FTA を利用する企業の割合は急激ではないものの堅実な伸びを示している。

全体の FTA 利用率だけでなく、マレーシアが締結する主要 FTA を個別にみても、在マレーシア日系企業の利用率は拡大している。上記の調査によると、輸出面で利用企業数が最も多い ASEAN 域内の FTA は、2011 年の 42.9%から 2014 年には 47.3%に拡大した(図参照)。輸入においても日本、ASEAN、中国、韓国の主要 FTA では、

利用率は全て拡大した。例えば、日・マレーシア経済連携協定(JMEPA)の利用率は 24.2%から 27.1%に上昇している。ASEAN 向け輸出では電気製品関連企業、日本向けは鉄・非鉄金属、中国向けは化学・医薬品関連企業の FTA の利用が、輸入面では日本、ASEAN は卸・小売業、中国は電気製品関連企業が多くなっている。



■ トラブルは担当官の理解不足が原因に

ここ1年間、ジェトロに寄せられる FTA に関する問い合わせや、マレーシア日本人商工会議所(JACTIM)とジェトロが共同で実施したアンケート調査における日系企業からの要望をみる限り、マレーシア政府の各種 FTA に関する基本的な運用・法令解釈の誤りあるいは逸脱によって、FTA を活用した貿易に支障が出ている例は見当たらない。他方、同国における FTA 運用上の問題は、「国」レベルではなく「担当者」レベルで発生しているとの見方がある。これは、マレ

ーシア税関において、各 FTA の運用に関わる担当者の数が不足していることに起因するものとされているケースであり、そうした場合、別の担当者、あるいは上位の幹部に状況を説明することで、問題が解決する場合が大半だ。

例えば、複数国が関わる FTA の解釈で問題が生じた例があった。日・ASEAN 包括的経済連携協定 (AJCEP) の原産地証明書 (Form AJ) 発給に関し、マレーシアで操業する日系企業が他の ASEAN 加盟国向け輸出について申請を行っていたが、マレーシア発給当局である国際貿易産業省 (MITI) は ASEAN 域内への輸出については ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) の Form D だけしか発給しないと拒否していた。ジェトロから MITI の担当部署に確認したところ、結果的に Form AJ が発給されることになった。これは、担当者による AJCEP と ATIGA の内容の取り違えが原因だったのではないかという見方もある。

進出企業は大きな問題なく安定的に運用（ベトナム）

ジェトロ・ハノイ 佐藤進

ベトナムは現在、8つの自由貿易協定〔FTA、経済連携協定(EPA)を含む〕が発効済みで、4協定が交渉中、2協定が実質交渉妥結となっている。発効したFTAを利用する進出日系企業は大きな問題もなく、安定的に運用できている。一方で、ベトナム側税関において遡及(そきゅう)発給の扱いや三国間貿易での「スルーB/L(船荷証券)」の扱いなどをめぐる問題が発生している。

■ 輸出入ともに ATIGA、ACFTA、AJCEP・JVEPA の順で利用

ベトナムでは現在、ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)、ASEAN 中国 FTA (ACFTA)、ASEAN 韓国 FTA (AKFTA)、日 ASEAN 包括的経済連携協定(AJCEP)、日越 EPA (JVEPA)、ASEAN オーストラリア・ニュージーランド FTA (AANZFTA)、ASEAN インド FTA (AIFTA)、ベトナム・チリ FTA (VCFTA) の8協定が発効済みとなっている。

また、環太平洋パートナーシップ (TPP)、EU との FTA (EVFTA)、欧州自由貿易連合 (EFTA) との FTA、東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) の4協定が交渉中だ。さらに、2014年12月には韓国との FTA (VKFTA)、ロシア・ベラルーシ・カザフスタン関税同盟との FTA (VCUFTA) の2協定が実質交渉妥結している。

ベトナム進出日系企業は、製造業を中心に FTA を利用している。ジェトロが毎年実施する「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査(2014年度調査)」によると、2014年(10~11月時点)の当地日系企業の FTA の活用率は36.0%で前年の36.6%とほぼ同じだった。東南アジアの日系企業の中では、インドネシア56.2%、タイ53.7%、マレーシア48.9%、シンガポール41.1%に次ぐ5番目。上記の国より利用率が低い理由は、当地進出日系企業の日本への輸出比率が高いことが要因として考えら

れる。

日本へ輸出する場合、日本の実行最恵国(MFN)税率が0%の品目が多く、FTA 税率を利用する必要はないためだ。同調査によると、ベトナム進出日系企業の日本への輸出は全体の58.3%となっており、インドネシア42.6%、インドネシア30.8%、マレーシア31.2%、シンガポール13.8%よりも輸出比率が高い。また、輸入に関しても、当地進出日系製造業は輸出加工企業(EPE)での進出が多く、製造業全体の4割を占める。EPEは自社で製造した製品を100%輸出することを条件に輸入関税が免税されるため、FTAを活用する必要がない。

ベトナム進出日系企業の FTA の利用は、輸出入ともに ASEAN (輸出:34.4%、輸入:32.6%)、中国(28.1%、21.4%)、日本(20.8%、19.2%)の順で多い。つまり、ATIGA、ACFTA、AJCEP・JVEPA が多く利用されている。

■ JVEPA で遡及発給された CO の解釈で食い違い

当地進出日系企業の FTA 利用に関して、輸入・輸出ともに大きな問題なく安定的に運用されている。ジェトロ・ハノイ事務所に寄せられる問い合わせも月10~15件程度で、相談内容も FTA の関税率、原産地証明書(CO)の取得方法、COの発給場所など初歩的な質問が多い。そ

の中で、FTA の解釈で問題となっている事例を 2 件紹介する。

1 つ目が、JVEPA におけるベトナム税関側の CO の遡及発給に対する解釈の相違だ（経済産業省「[日ベトナム経済連携協定のベトナムにおける通関トラブルについて](#)」参照）。2014 年にベトナムの税関が日本の船積みから 3 日以内に発給された CO「フォーム JV」に「遡及発給 (Issued Retroactively)」という記載があったことを理由に、当該 CO を無効とし、企業に対して追徴金を求めるケースが発生した。ベトナム税関が、船積みから 4 日目以降の CO にのみ「遡及発給」がなされると認識しているためだ。

JVEPA に関する「運用上の原則」によると、CO は、原則として「(1) 船積み時まで、(2) または船積みから 3 日以内に発給されるもの」であり、「例外的に (1) または (2) の期間に発給できなかった場合に、船積み後 12 ヶ月以内に輸出者からの申請を受けて、輸出国の国内法により、遡及して CO 発給を認める」ことが規定されている。ベトナム政府の解釈は、船積みから 3 日以内に発給された CO は上述の (2) に該当するため、「遡及発給」には当たらないという判断によるものだ。他方、日本では原則として、(1) についてのみ通常の CO を発給し、船積み後の CO 発給は全て遡及発給という扱いを取っている。このため、日本政府がベトナム政府に対して運用の改善を求め、協議の結果として、ベトナム政府も「船積みから 3 日以内に発給された『遡及発給』の CO でも受理される」と通知している。

■ 三国間貿易でも問題が発生

2 つ目が、三国間貿易での「スルーB/L (Bill of Lading : 船荷証券)」に関する扱いだ。これは ATIGA や ACFTA においてよくみられ、ベトナム税関で問題が発生している。例えば、当地日

系製造企業は、インドネシアからベトナムへ生産用部品を ATIGA の CO「フォーム D」の三国間貿易（リインボイス）を活用して輸出する。物流はインドネシアからベトナム、商流はインドネシア～シンガポール～ベトナムという場合において、B/L は通常、輸出者がインドネシアで輸入者がベトナムとなっている（いわゆる「スルーB/L」）。ところが、決済などの取引の関係上、シンガポール側で B/L の発行を切り換え（つまり「スイッチ B/L」）、輸出者がシンガポール側になるケースもある。

ACFTA においても、CO「フォーム E」を取得した後、物流が中国からベトナム、商流が中国～香港（または日本）～ベトナムというケースが出ている。

上記のケースに対し、ベトナム税関に「スルーB/L」でないと指摘され、MFN 税率とこれまでの期間の追徴金を要求されたということが報告されている。しかし、当地進出日系製造企業や運送会社からは「『スルーB/L』の定義が ATIGA などの協定書に記載されておらず、明確にすべきだ」との声も聞かれ、根本的な解決に至っていない。

低い活用の必要性、通関手続きの簡素化に期待（フィリピン）

ジェトロ・マニラ 石川雅啓

日系企業は関税やその他の輸入税が免税となるフィリピン経済区庁(PEZA)の経済特区に進出することが多いため、もともと自由貿易協定〔FTA、経済連携協定(EPA)なども含む〕を活用する必要性は低い。このため、FTAの運用をめぐる問題などでジェトロ・マニラ事務所に寄せられる相談も少ない。一方、交渉が進むASEAN経済共同体(AEC)、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)に関しては、多くの在フィリピン日系企業が通関手続きの簡素化に期待している。

■ 関税など免税の経済特区に多くが入居

ジェトロは2014年10～11月、「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度調査)」を実施した。このうち輸出入をしている企業のみを対象に発効済みのFTAの活用率を聞いたところ、回答があった在フィリピン日系企業100社のうち32社(32.0%)の企業が活用していると回答。インドネシアの58.2%、タイの53.7%、マレーシアの48.9%、シンガポールの41.4%、ベトナムの36.0%など周辺国と比べると低い活用率にとどまった。これは、フィリピンではPEZAに登録し、関税やその他の輸入税が免税となるPEZAの経済特区に入居する企業が多く、FTAを活用する必要がないことが一因と考えられる。

上記の理由から、FTAの運用をめぐる問題などでジェトロ・マニラ事務所に寄せられる相談も少ない。しかしこれまでの相談事例には、以下のように、原産地の累積規定を用いる場合の、フィリピンの原産地証明書発給当局(関税局)ルールの誤認をめぐる混乱などがある。

相談事例は、フィリピンからタイへ部品を販売し、タイ国内にて加工後、中国向けに輸出する際の、タイでの原産地の累積をめぐる問題だ。当該取引では、ASEAN中国FTA(ACFTA)を活用してタイから中国向けに製品を輸出する場合、

締約国であるフィリピン原産の部材は、ACFTAの累積規定により、タイ原材料と見なすことができ、フィリピンからタイへの輸出では、ACFTAの原産地証明書フォーム(フォームE)を取得・利用することが、タイでの累積規定活用の条件となる。この際にフィリピン関税局がフォームEの発給を否認(ASEAN域内向けの輸出にACFTAの原産地証明書フォームは発給できないと説明)し、出荷が差し止められている、との相談があった。ジェトロ・マニラ事務所では、相談者と共に関税局に出向いて再度説明を行った結果、タイでACFTAの累積規定を活用することを前提に、当該貨物に対してフォームEの発給が認められた。FTAの運用をめぐるのは、担当官のルール誤認によって利用が認められないケースも起こり得るため、同様の問題が生じた際には、まず所在国のジェトロ事務所へ相談するなどの対応が推奨される。

■ AECとRCEPで期待する項目の1位に

前述の調査では、2015年中に発足予定のAECで期待する項目(複数回答可)として、在フィリピン日系企業からは、通関手続きの簡素化(63.9%)、税制面での二重課税防止、源泉徴収税率のバラツキの是正(39.5%)、熟練労働者の移動自由化(25.2%)、原産地規制などに

係る解釈・運用の統一化（21.0%）、ASEAN 共通の基準・認証・表示制度の導入（19.3%）などが挙げられた。また、RCEP に期待する項目についても同様に、通関に係る制度・手続きの簡素化が 62.7% でトップとなった。RCEP については以下、労働査証発給に係る制度・手続きの緩和（39.8%）、外資参入規制の緩和・撤廃（28.0%）、利用しやすい原産地規則の採用（27.1%）、域内における公平な競争環境の整備（25.4%）が期待される項目として挙げられた。

■ マニラ港ではオンライン化が実現

マニラ港での通関審査は、日本の輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）に相当する Electronic 2 Mobile Custom（E2M）によるオンライン化が実現している。商業用貨物の場合で価額が 2,000 ペソ（約 5,400 円、1 ペソ＝約 2.7 円）以上のもの、また、貨物価額、貨物種別にかかわらず、国内産業保護のため関税委員会によって通常通関が必要と判断されたものについては、この E2M による通関が義務付けられる。この E2M による通関を通常通関（Formal Entry）と呼び、E2M によらないマニュアルによる通関を簡易通関（Informal Entry）と呼ぶ。

この E2M は、フィリピン独自のシステムだが、国連貿易開発会議（UNCTAD）のモデルを参考に構築された。現行の E2M では、(1) E Commerce、(2) E Connect、(3) CDEC の 3 種のシステムがあり、利用者はいずれかのシステムを選択して通関手続きを行う。

税関での通関審査は、税関職員の職位により、はじめに Customs Operations Officer 2（COO2）、次に Customs Operations Officer 3（COO3）、最後に Customs Operations Officer 5（COO5）と 3 段階での審査が行われる。

税関職員は、荷主（実際には荷主により通関手続き委託された通関業者）により E2M に入力された輸出入申告書の内容が、添付書類として提出された商業インボイス、船荷証券（B/L）などの内容と一致しているかどうかを確認し、輸出入申告書に記載された商品名に疑義がないかどうかを確認する。

審査結果は、青、黄、赤の 3 段階で表示される。青は即時許可、黄は書類審査、赤は現物検査で、日本の NACCS の審査区分 1（簡易審査対象＝即時許可）、審査区分 2（税関審査対象）、審査区分 3（税関検査対象）に相当する。日本の輸入通関の場合は、9 割以上の貨物が区分 1 となっているが、フィリピンでは即時許可となる青と判定される割合は低く、多くは疑義貨物として、書類審査や現物検査の対象となっているようだ。

2014 年 10 月 24 日付ビジネスインサイトによると、ジョン・フィリップ・セビーラ関税局長は、2016 年の 10 月までにフィリピンに輸入される貨物の取り扱い・通関手続きに要する時間を 4 時間に短縮すると発表した。貿易円滑化促進のため、輸入許可規制を首尾一貫したリストに簡易化する予定だとしている。

利用率は3割強の低水準、国内の運用統一化が課題（中国）

ジェトロ・広州 粕谷修司

在中国の日系企業の自由貿易協定〔FTA、経済連携協定（EPA）を含む〕の利用率は、低水準にとどまっている。広東省珠江デルタ、長江デルタを中心とした部品産業の高い集積度や、一般地域でも保税での委託加工が可能な点などが要因として挙げられるが、利用率向上に向け、手続きの簡素化・迅速化、中国国内での運用ルールの統一などが求められる。

■ FTA 利用率は在韓国企業の半分以下

海関総署によると、2014年の中国の対ASEAN貿易は、輸出が前年比11.5%増の2,721億ドル、輸入が4.4%増の2,083億ドルだった。貿易収支については、2012年以降、輸入に比べ輸出が急増したことで、中国側の黒字に転じている。輸出入ともに、電気機器・同部品が最大の品目だが、関連産業を中心に日本や中国などからASEANへ生産移転したのを受け、部品産業が集積する中国からASEANへの部材供給が拡大しているためといわれる¹⁸。

ジェトロの「在アジア・オセアニア日系企業実態調査（2014年度調査）」によると、在中国の日系企業で貿易に従事する企業のうち、FTAを利用している企業の割合は31.3%（329社）にとどまっている。これは、調査対象の15カ国・地域のうち第10位の低水準であり、第1位の在韓国の日系企業（66.7%）の半分にも満たない。

同調査によると、中国における日系企業の部材の現地調達率は66.2%と、ベトナムの日系企業（33.2%）の2倍に達している。広東省珠江デルタ、上海市や江蘇省を中心とした長江デルタには早くから電気・電子関連を中心に部品産業が集積しており、広東省の日系セットメーカーにおける部材の現地調達率は自動車、事務用

機器でおおむね8割以上に及ぶ。また、輸出型メーカーでは、完成品の輸出を前提に保税での部材の輸入（委託加工）が可能だ。一部の部品をASEANへ供給、あるいは部材をASEANから調達する場合を除き、ASEAN中国FTA（ACFTA）を使いASEANから部品を調達する必要性が高くないことが、日系企業のFTA利用率が低水準にとどまっている要因とみられる。

■ 利用率向上へ手続きの簡素化・迅速化が重要

FTAの利用率向上には、手続きの簡素化・迅速化が望まれる。広東省内の日系物流企業にヒアリングしたところ、ACFTAの利用に当たり、次の要望があった。

a. 広東省のある日系企業では、ACFTAを利用し、原材料をシンガポールの商社を通じ輸入しようとしたが、省内の税関から、FTAフォームに原産国ではなく仲介国であるシンガポールのFOB価格を記載していたため、この商社とマレーシアの原材料メーカーとの売買契約書（原産国価格の根拠資料）を提出しないと、ACFTAの利用を許可しないといわれた。この日系企業は何度か商社に対し売買契約書の提出を依頼したが、商社は契約書の提示を拒否し、結果的にACFTAの利用は認められなかった。原材料の

¹⁸ 2014年版「ジェトロ世界貿易投資報告」による。

仕入れ値と売り値の差額を日系企業に知られるのを避けたためとみられる。ところが数ヵ月後、この商社が直接、広東省の税関へ売買契約書を送付したら、本取引における ACFTA の利用が認められた。この商社は FTA フォームへの FOB 価格の不記載を要望している¹⁹。

b. タイのある日系企業が ACFTA を利用して中国へ製品を輸出する際、香港港でトランスシップを行う場合は、香港で未加工証明書を取得する必要がある。原産地証明書（フォーム E）の発行に 2～3 日を要するが、発行後、証明書の原本が中国側輸入者へ送付されるまでさらに 1 週間程度を要する。その間に製品は香港へ到着し、未加工証明書を申請できないため、この日系企業は止むを得ず深セン港への直航船を利用している²⁰。この日系企業は、香港港でのトランスシップを利用できるよう証明書の発給に係る時間の短縮化を要望している。

■ 華南と華東の税関で対応に違い

ACFTA の利用に当たっては、以下のとおり中国側の税関で対応に違いがみられる。FTA の利用率向上に向け、中国国内での運用の統一化が望まれる。

c. ある日系商社が ACFTA を利用しシンガポールから製品を華南の広東省へ輸入した際、シンガポールで発給された原産地証明書（フォーム E）の形式が通常のフォーマットと異なる²¹ため、

ACFTA の利用が認められなかった。一方で、華東の上海では同様のフォームで ACFTA の利用が認められているという。

d. ある日系物流業者では、輸出者であるメーカーの依頼を受け、製品を広東省からタイへ輸出した。その際、委託先の会社に原産地証明書（フォーム E）の取得を依頼したところ、荷送人欄にそのメーカーの社名を記載できず、原産地証明書の発行を依頼した委託先の会社の社名しか記載できないといわれた。一方、上海から輸出する際は輸出者を記載するよういわれる。タイでも近年は荷送人欄に輸出者を記載するよう要請されており、この製品をタイで通関する際、税関との交渉に 1 ヶ月を要した。

e. この日系物流業者によると、広東省内の日系企業がベトナム産天然ゴムを輸入した際、通関書類を追加で提出するよう税関から要請されたが、通関地を省内の他の税関へ変更したら、貨物をスムーズに輸入できた。

¹⁹ 現状 ACFTA では、FOB 価格の記載は必須事項。

²⁰ 深セン港への直航船を利用の方が安価だが、輸入許可の取得日数が長くなるほか、想定外の書類を要求されるなど、配送スケジュールの変更を余儀なくされることが多いといわれる。

²¹ 輸出者（発給申請者）が原産地証明書記載要件や必要記載事項を満たす限りにおいて、書式のフォーマットを変更するケース（記載者がスペースを調整する場合）などが想定される。

原産地規則の厳しさが利用を阻む要因に（インド）

ジェトロ・ニューデリー 西澤知史

日本企業のインド市場におけるコスト競争力を高めるためには、自由貿易協定〔FTA、経済連携協定（EPA）などを含む〕の活用が有益だ。しかし、ジェトロの調査では進出企業による FTA の利用は伸び悩んでいることが明らかになった。利用を阻む要因を分析する。特集の最終回。

■ FTA を利用する企業は半数以下

価格競争の激しいインド市場では、1%の関税の違いが製造コストに大きな影響を及ぼす。従って、FTA の活用はコスト削減の最も容易かつ効果的な手段として認識されつつある。

ところが、ジェトロが毎年実施している「在アジア・オセアニア日系企業実態調査（2014年

度調査）」（2014年10～11月実施）によると、インドを拠点に輸出入を行う企業255社のうちでFTAを利用する企業は、半数以下の47.5%にすぎないことが明らかになった。本稿では、

主にインド進出日系企業が最も多く利用する日・インド包括的経済連携協定（日印CEPA）およびASEANインドFTA（AIFTA）の利用状況に焦点を当てて分析する。

まず日印CEPAの利用状況をみると、日本向けに輸出実績のある進出日系企業63社のうち、輸出に際して日印CEPAを利用する企業は11社（17.5%）にとどまっている（表参照）。これに対して、輸入では比較的利用が進んでおり、日本から物品を輸入する日系企業199社のうち、日印CEPAを利用している企業は76社（38.2%）で、ほかに42社が今後の利用を検討していると回答した。

一方、AIFTAに加え、シンガポールやマレー

シアとの2国間FTAを含むASEANとのFTA全体の利用状況は、ASEAN向けに輸出実績のある日系企業72社のうち19社（26.4%）が輸出にFTAを利用、また、これと同数の企業が利用を検討している。輸入での利用は148社のうち74社（50.0%）で、今後の利用を検討している企業は33社だった。

インド進出日系企業による日本およびASEANとのFTA利用状況（2国間を含む）
（単位：社、%）

		利用中		利用検討中		予定なし		企業数 合計
		企業数	割合	企業数	割合	企業数	割合	
輸出	日本	11	17.5	6	9.5	46	73.0	63
	ASEAN	19	26.4	19	26.4	34	47.2	72
輸入	日本	76	38.2	42	21.1	81	40.7	199
	ASEAN	74	50.0	33	22.3	41	27.7	148

（出所）ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業実態調査（2014年度調査）」

■ 原産地基準はCTCとVAの「併用型」を採用

日印CEPA、AIFTAとも有益なツールであるにもかかわらず、その利用が伸び悩んでいる原因の1つに、原産地規則の厳しさがある。インドが締結・発効済み（2015年1月現在）の7件のFTA²²と、タイとの枠組み協定であるアーリーハーベスト（EH）措置（特定品目の関税率の先行引き下げ）で採用されている原産地規則はいずれも、関税番号変更（CTC）基準と付加価値（VA）基準の双方を同時に満たさなければならない「併用型」が採用されている。

²² 発効順に、スリランカ、シンガポール、南アジア地域協力連合（SAARC）、ASEAN、韓国、マレーシア、日本。

実際、ASEAN や日本からインド向けに物品を輸出する際に FTA を利用する日系企業からは、厳しい原産地規則の緩和を求める声が強い。日印 CEPA を利用し、日本からインドに電子機器の輸出を開始した A 社は「CTC 基準と VA 基準を同時に満たすには、部品メーカーの協力が不可欠。概要を説明してようやく理解してもらえても、部材の価格を公開できないというメーカーが大半で、組み立てメーカーが VA 基準を完全に証明するには多くのハードルがある」とし、VA 基準達成の難しさを強調する。同社は、日印 CEPA 以外にも、日本とインドネシアやタイとの FTA を利用しているが、「原産地証明は CTC 基準もしくは VA 基準のどちらかを満たせば取得可能で、日印 CEPA と比べるとハードルが低く、利用しやすい」という。

また、タイからアジア全域に部品を供給する日系自動車部品メーカー B 社では、各 FTA を利用するための原産性審査のプロセスにおいて、原則として VA 基準方式で統一的に申請し、原産地証明書を取得している。「インドとの FTA を利用する場合、原産地証明書の発給に際して統一的に使用している各種申請書類に加え、追加的な書類などが必要となり、時間と労力が余計にかかる。CTC の基準を満たせずに、FTA の関税率が利用できない部品もある」という。

なお、インドが原産地基準に併用型を採用する背景には、国内製造業を保護したいという政府の考えがある。インドの製造業は、旺盛な内需と高い関税構造により、激しい国際競争とは一線を画してきたため、競争力に乏しい。これに政府の政策の失敗も追い打ちをかける。インドでは、完成品に課せられる関税よりも部材にかかる関税の方が高いという関税構造「Inverted Duty Structure」が存在し、輸入完成品が国内で組み立てられた製品の市場価格を下回るという矛盾を生み出し、国内製造業

の成長を阻害してきた。

■ 企業は RCEP の妥結に大きな期待

原産地基準以外にも課題はある。その 1 つが各国での通関時の対応だ。インドに進出している完成車メーカー C 社は「AIFTA を活用し、インドで生産した部品をタイに輸出するため、インドで原産地証明書を取得した。インドの原産地証明書は品目欄が小さいため、品目が多い場合は 1 枚に収まり切らず、用紙は数ページになった。しかし、タイの通関では 1 枚のインボイスに 1 枚の原産地証明書を添付するという原則があるため、これは認められないと拒否された」という。

またインドの通関について、前述の A 社は「FTA 書類のハンドリングの経験のある通関業者を使えばスムーズな運用につながる。1 年以上にわたり AIFTA を活用してタイで生産した製品をインドで輸入しており、日印 CEPA でも同じ会社を使ったことで、書類の準備などは滞りなかった」と語る。また、車載用電子部品メーカー D 社は「インド税関による年 1 回の実地検査時に、基本関税・相殺関税・教育目的税・特別追加関税などの費目別総額および、明細一覧など細かなデータの提出を求められている。当社では、輸入総額や FTA などに関する節税効果額などは把握しているものの、税関の求めるレベルまでは達していない。現在は、何とか手元の書類をベースに乗り切っているが、税関が納得しなくなった場合には、その分析に手間をかけることになる」と漏らす。

インドが締結する FTA が抱える課題を踏まえ、2015 年中の妥結を目指す東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) に寄せる企業の期待は高い。既存の FTA ごとに異なるルールや申請書式の統一化、原産地規則の累積が認められることによる生産ネットワークの柔軟な配置をもたらす

枠組みとして位置付けられる。インド進出日系企業は「調達や輸出における選択肢が広がる」とおおむね前向きに受け止めている。一方で、関税構造の是正や輸出促進スキームの拡充、貿易関連手続きの簡素化など国内の課題を優先して解決すべきだという声もある。

アンケート返送先 FAX：03-3582-5309
 e-mail：ORF@jetro.go.jp
 日本貿易振興機構 海外調査部 アジア大洋州課宛

● ジェトロアンケート ●

調査タイトル：アジアにおける日系企業の FTA 活用実態と運用上の課題

今般、ジェトロでは、標記調査を実施いたしました。報告書をお読みになった感想について、是非アンケートにご協力をお願い致します。今後の調査テーマ選定などの参考にさせていただきます。

■ 質問1：今回、本報告書での内容について、どのように思われましたでしょうか？（○をひとつ）

4：役に立った 3：まあ役に立った 2：あまり役に立たなかった 1：役に立たなかった

■ 質問2：①使用用途、②上記のように判断された理由、③その他、本報告書に関するご感想をご記入下さい。

--

■ 質問3：今後のジェトロの調査テーマについてご希望等がございましたら、ご記入願います。

--

■ お客様の会社名等をご記入ください。（任意記入）

ご所属	<input type="checkbox"/> 企業・団体	会社・団体名
	<input type="checkbox"/> 個人	部署名

※ご提供頂いたお客様の情報については、ジェトロ個人情報保護方針 (<http://www.jetro.go.jp/privacy/>) に基づき、適正に管理運用させていただきます。また、上記のアンケートにご記載いただいた内容については、ジェトロの事業活動の評価及び業務改善、事業フォローアップのために利用いたします。

～ご協力有難うございました～

アジアにおける日系企業の FTA 活用実態と運用上の課題

作成者: 日本貿易振興機構(ジェトロ)

〒107-6006 東京都港区赤坂1-12-32
TEL:03-3582-5179(海外調査部アジア大洋州課)
<http://www.jetro.go.jp>

本原稿は 2015 年 3 月 16 日～27 日付け通商弘報に掲載された原稿を一部加筆・修正したものです。

禁無断転載